

ESCUADRONES DE *BLENHEIM* DE LA II GUERRA MUNDIAL

Iain Wyllie

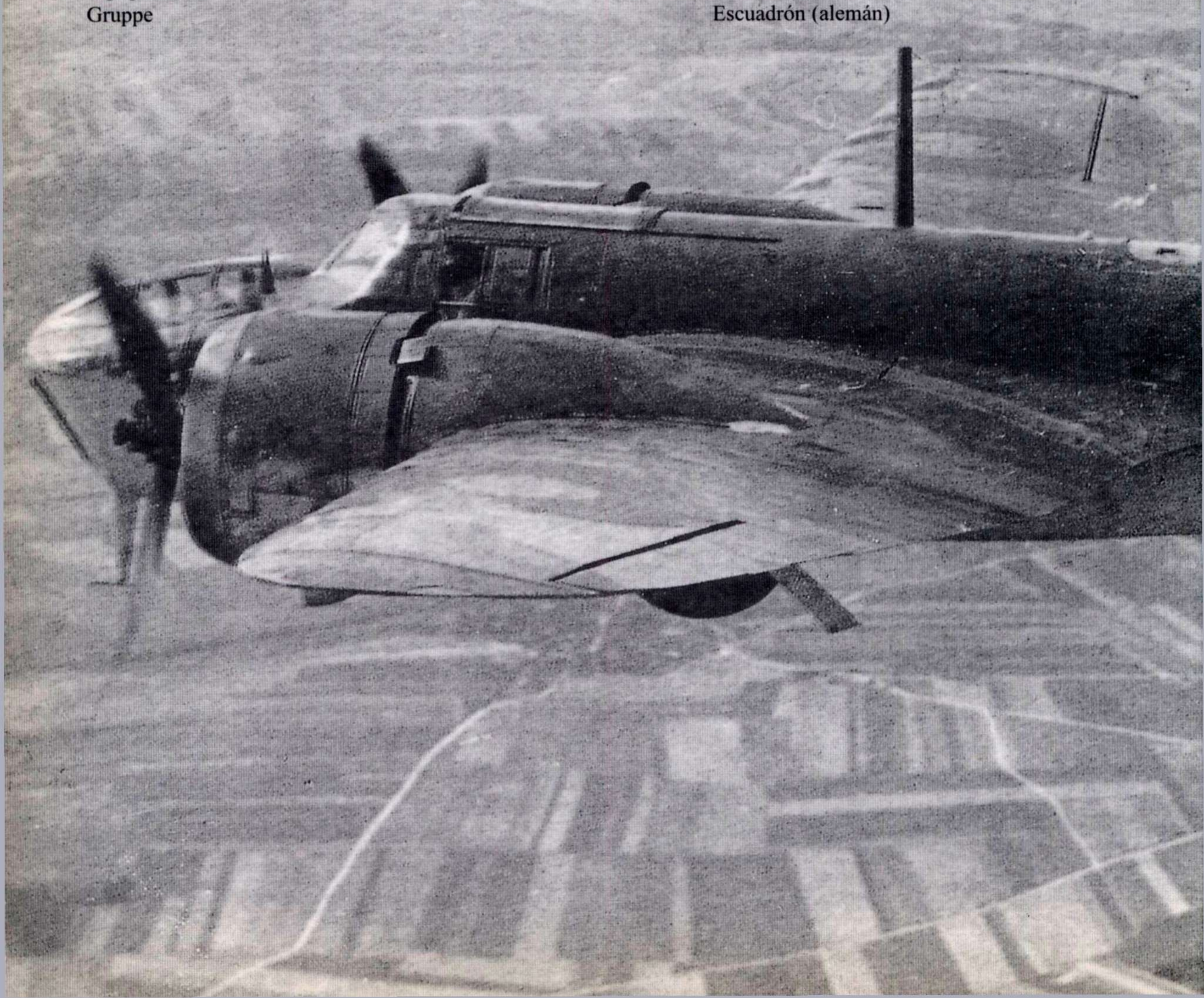
ediciones del Prado

OSPREY AVIATION

ESCUADRONES DE *BLENHEIM* DE LA II GUERRA MUNDIAL

GLOSARIO

Air Chief Marshal	ACM	Capitán General
Air Marshal	AM	Teniente General
Wing Commander	Wg Cdr	Teniente Coronel
Squadron Leader	Sqn Ldr	Comandante
Flight Lieutenant	Flt Lt (F/Lt)	Capitán
Flying Officer	Flg Off	Teniente
Pilot Officer	Plt Off(P/O)	Alférez
Officer Commanding	OC	Oficial al mando
Commander	Cdr	Teniente de Navío
Flight Sergeant	Flt Sgt	Sargento Primero
Sergeant	Sgt	Sargento
Non Commisioned Officer	NCO	Suboficial
Corporal	Cpl	Cabo
Aircrewman 1st Class	AC 1	Aviador de 1ª
Squadron(s)	Sqn(s)	Escuadrón(es)
Victoria Cross	VC	Cruz Victoria
Distinguished Flying Cross	DFC	Cruz de Vuelo Distinguido
Distinguished Flying Mention	DMC	Mención de Vuelo Distinguido
Kampfgeschwader	KG	Ala de combate (alemana)
Jagdgeschwader	JG	Ala de caza (alemana)
Gruppe		Escuadrón (alemán)

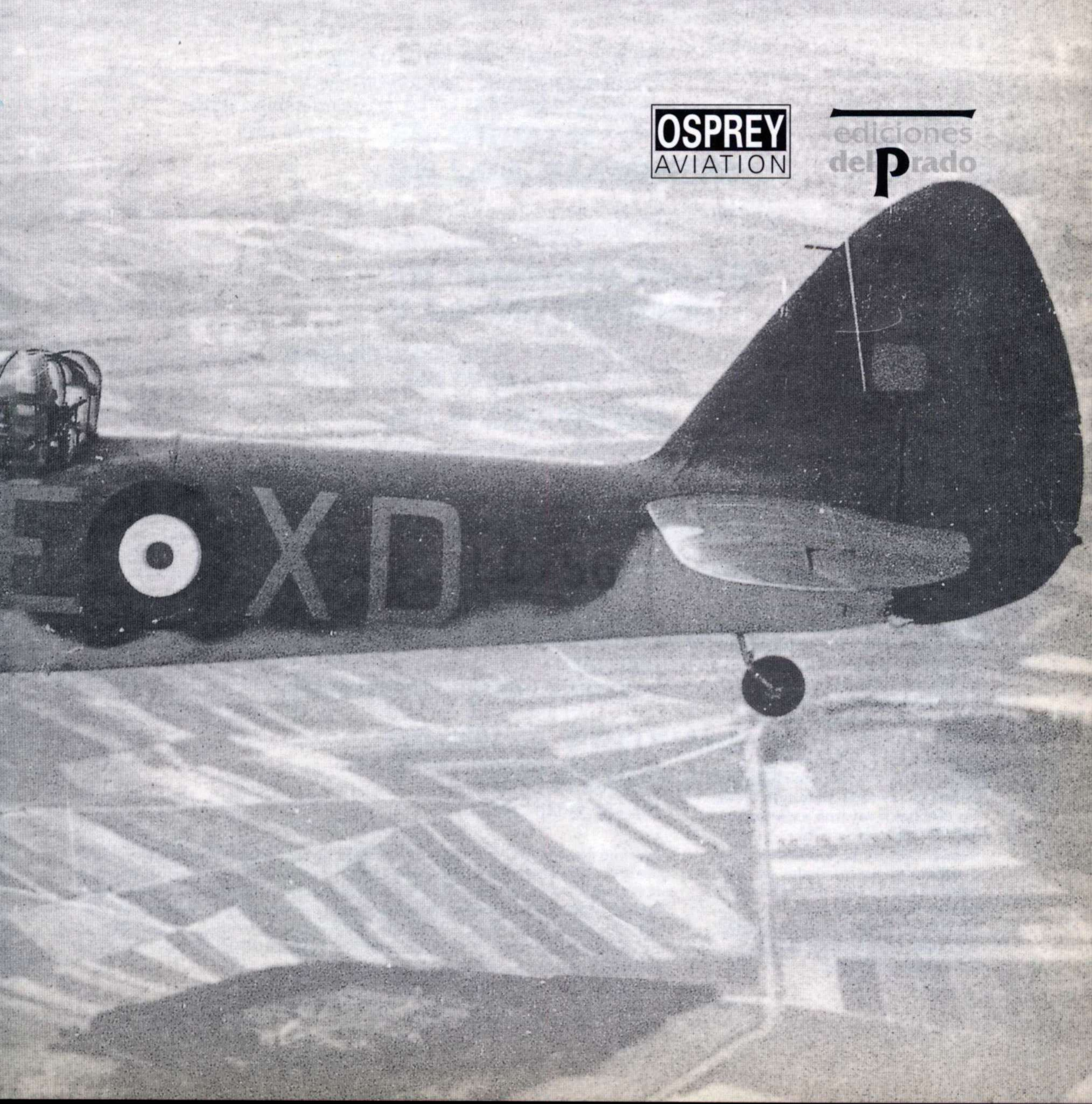


AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS 30

ESCUADRONES DE *BLENHEIM* DE LA II GUERRA MUNDIAL

OSPREY AVIATION

ediciones del Prado



Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Basado en: *BLENHEIM SQUADRONS OF WORLD WAR 2*
Publicado por vez primera en Gran Bretaña en 1998

Traducción: Rodolfo Muñoz Casado

Ediciones del Prado
Cea Bermúdez 39 6º
28003 Madrid, España

Texto de Jon Lake
Ilustración de portada de Iain Wyllie
Perfiles de aviones de Chris Davey
Ilustraciones de figuras de Mike Chappell
Dibujos a escala de Mark Styling

Importador y distribuidor en Argentina
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56. 1092 Buenos Aires
Distribuidor en Capital y Gran Bs. As.
DISTRIRED
Avda. Belgrado, 634, 4º I. 1092- Buenos Aires

ISBN (Obra completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-390-5
D.L.: M-35040-2000

Ilustración de portada
El 4 de diciembre de 1941, el Wg Cdr Hugh Malcolm, OC del Sqn 18, con base en Canrobert, Túnez, se puso al frente de diez Blenheim V del Ala 326 en un ataque contra un campo de aviación del enemigo cerca de Chouigui. Antes de que pudieran localizar el campo de aviación fueron atacados por unos 26 Bf 109G de los I y II/JG 27. Malcolm dirigió su unidad de vuelta hacia las líneas propias con la esperanza de frustrar a los cazas enemigos manteniendo una formación cerrada, pero uno a uno los Blenheim cayeron ante los pilotos atacantes de los Messerschmitt. El de Malcolm fue el último de los Blenheim en desaparecer al caer envuelto en llamas. Tanto él como su tripulación murieron en la colisión; este *wing commander* recibió la VC a título póstumo.

ÍNDICE

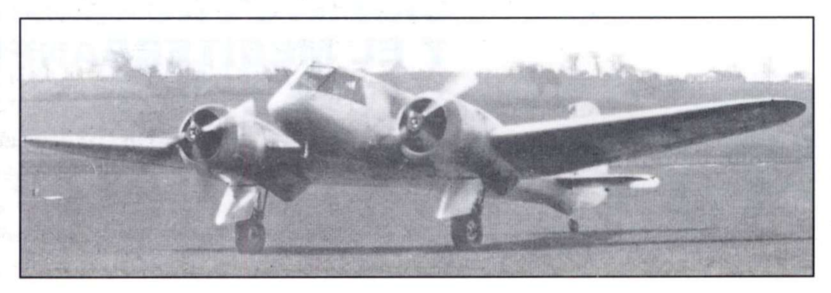
EL ORIGEN DE LOS *BLENHEIM*

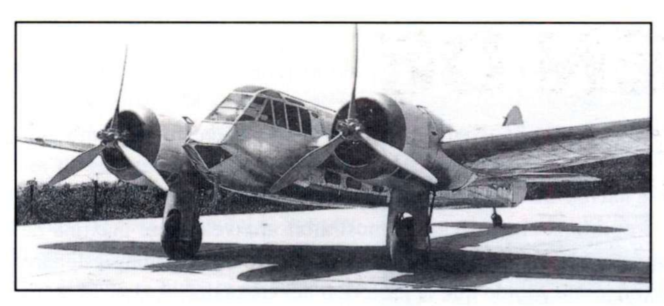
A finales de la década de los años treinta la RAF se amplió y se reequipó rápidamente con el Mando de Bombarderos como eje central de la expansión. Y los aviones que formaron la columna vertebral de esa expansión fueron los Bristol Blenheim, que habían sido tachados por la historia de inadecuados.

Aunque el Acuerdo de Múnich de 1938 permitió disponer de un útil respiro durante el cual Gran Bretaña reforzó de forma desesperada sus fuerzas armadas, el país estaba especialmente mal preparado para la guerra contra Alemania cuando ésta llegó el 3 de septiembre de 1939. En ningún ámbito la falta de preparación de Gran Bretaña era tan señalada como en el aire y, especialmente, en el Mando de Bombarderos. Los nuevos bombarderos medios Wellington y Hampden eran suficientemente eficaces (aunque rápidamente se descubrió que eran con mucho demasiado vulnerables para arriesgarlos en ataques a la luz del día), mientras que los tres nuevos pesados (Halifax, Manchester y Stirling) mostraban indicios prometedores, aunque todavía estaban lejos de entrar en servicio. Pero para el bombardeo táctico y el apoyo aéreo próximo la RAF dependía de modelos no aptos y completamente inadecuados. El Fairey Battle estaba deficientemente protegido, escasamente armado y era lamentablemente lento, aunque transportaba una carga de bombas doble que la de los biplanos Hart y Hind, a los que había sustituido ya.

En comparación con el Battle, el otro bombardero ligero de la RAF (el Bristol Blenheim) parecía, de hecho, muy bueno. Se decía que el Blenheim, el bombardero más rápido de la RAF cuando entró en servicio, era capaz de superar a los cazas de su época. Pero *más rápido que los cazas del momento* no significaba más rápido que el Spitfire o el Bf 109, ni siquiera que el torpe Bf 110. El Blenheim era más rápido (por los pelos) que los obsoletos cazas biplanos como el Gladiator o el Gauntlet. Pero incluso en estos casos el límite de su rendimiento no siempre era lo que parecía. Aunque el Blenheim I podía alcanzar los 416 km/h, sólo volaba a 320 o menos cuando iba completamente cargado, cuando transportaba bombas externas o cuando intentaba alcanzar su radio de acción máximo. Un bombardero de 320 km/h era mucho menos que impresionante (22 km/h más rápido que el Hind al que sustituía) y un bombardero de 288 km/h (como era a menudo el Blenheim) era simplemente inadecuado. Pero la RAF había de ir a la guerra con lo que tenía y no con lo que podía (o debía) haber tenido. Y en compa-

El Bristol 142 original, bautizado como *Britain First,* aparece aquí con su configuración original, posiblemente rodando por la pista para su primer vuelo el 12 de abril de 1935. El avión recibió rápidamente una luz de navegación montada en el morro y cambió las hélices de madera de cuatro palas por hélices de tres palas de paso variable. Se diferenció de los posteriores Blenheim de producción por tener alas con una configuración más baja y el morro menos acristalado. Registrado como G-ADCZ, el Bristol 142 nunca llevó su identidad civil, recibiendo en su lugar la identificación de clase B R-12 para las pruebas en Martlesham Heath y, posteriormente, el número de serie del Ministerio del Aire K7557. Este avión prestó sus servicios como aparato en Farnborough hasta 1942, cuando se convirtió en plataforma aérea de instrucción.





El Bristol 142M, de fabricación militar, se diferenciaba del 142 original en que tenía las alas montadas a media altura y por el plano de cola elevado. Estos cambios se realizaron para permitir el acoplamiento de una bodega de bombas poco profunda por debajo del larguero principal. El Blenheim (como se le bautizó rápidamente) también tenía un nuevo diseño del morro, con la adaptación de una posición boca abajo para la puntería en el bombardeo.

ración con el resto de los bombarderos de la RAF, el Blenheim era incluso muy bueno.

A las pocas semanas del comienzo de la *"Guerra Falsa"*, las muchas bajas habían confinado prácticamente al Mando de Bombarderos a las operaciones nocturnas y se pensaba que únicamente el Blenheim era lo suficientemente rápido y con posibilidades de supervivencia como para operar de día. Aunque se perdieron muchos Blenheim, estos aviones lograron realizar operaciones interesantes, *alcanzando al enemigo donde le dolía* y presagiando los posteriores ataques diurnos, más conocidos, de aviones como el Douglas Boston y el De Havilland Mosquito. Y, como resultado, el Blenheim se hizo popular.

Chris Patterson describió su primera visión del Blenheim como "la cosa más carismática y encantadora que había visto jamás". Cuando por fin fue destinado a los Blenheim, Patterson no cabía en sí de contento, "abrí los mandos de gases y sentí aquel arranque de potencia y el despegue, su ligereza; sabía que estaba hecho para mí, que aquel era, sin duda alguna, mi avión". Enfrentados a la desoladora elección entre el Whitley, el Wellington, el Battle y el Blenheim, no es de extrañar que la competencia por ser destinado a un escuadrón de Blenheim fuese feroz.

Fue el impulsor y magnate de la prensa, el Vizconde Rothermere, propietario del *Daily Mail*, el que facilitó el empuje inicial para lo que llegaría a ser el Blenheim. La Bristol Aeroplane Company comenzó a trabajar en julio de 1933 inicialmente en un avión comercial ligero, capaz de alcanzar una velocidad de crucero de 400 km/h. Iba a transportar dos pilotos y seis pasajeros y estaría propulsado por dos motores Bristol Aquila de 500 caballos de potencia. Rothermere quería el avión comercial más rápido de Europa y quería que fuera británico. Bristol aceptó su encargo después de confirmar que el Ministerio del Aire (el principal cliente de Bristol) no pondría objeciones, pero con la preocupación de que Rothermere utilizaría el avión para mostrar la inadecuación de los bombarderos y los cazas existentes de la RAF (que era su segunda razón para encargar este avión). Lejos de poner objeciones, la RAF decidió seguir el desarrollo del avión con gran interés. El 135 con motor Mercury se convirtió en el Bristol 142 y, paralelamente, se fabricó un segundo prototipo, ligeramente más grande con ocho asientos y con motores Aquila, el Bristol Modelo 143.

Desde el exterior llegó el interés de Finlandia, y de algunos países más, por una versión militarizada del Modelo 143. Éste, el Modelo 143F, era un avión de transporte, pero tenía la posibilidad de intercambiar las secciones del morro, con un cañón fijo delantero de 20 mm Masden y una ametralladora Lewis de montaje libre en posición dorsal. Las negociaciones sobre nueve aparatos Modelo 143F comenzaron en febrero de 1935 y, el 12 de abril de 1935, el Modelo 142 de Rothermere realizó su primer vuelo. Las primeras pruebas de vuelo habían resultado ser muy prometedoras y el Jefe del Estado Mayor del Aire escribió a Bristol señalando que este avión se podría valorar como bombardero medio y ofreció "probar el avión fabricado para Lord Rothermere en Martlesham sin coste alguno, para comprobar su rendimiento y sus características".

Después de bautizarlo como el *Britain First,* Rothermere prestó el avión de 18.500 libras esterlinas al Ministerio del Aire antes de que adoptara su registro civil (G-ADCZ). Fue enviado a Martlesham Heath como el R-12 y allí la RAF solicitó en primer lugar un préstamo ampliado y, posteriormente, solicitó adquirir el avión. Rothermere lo regaló a la nación sin coste alguno y pronto se convirtió en el K7557. Las pruebas en Martlesham Heath demostraron una velocidad máxima de 491 km/h, y 456 km/h con carga completa. Esto era algo impresionante en 1935 y más rápido que el prototipo del Gladiator, aunque al bombardero final Blenheim todavía le quedaba un año para volar y casi dos años para entrar en el servicio, y ningún Blenheim de producción alcanzó siquiera tales velocidades.

Bristol propuso una versión militar del avión denominada Bristol 142M, bien con motores Aquila o Mercury. El bombardero presentaba un morro modificado que contenía el puesto del bombardero, las alas elevadas para permitir una bodega de bombas interna y, lo más controvertido, una torreta de cañón dorsal eléctrica. Este último elemento redujo la velocidad máxima hasta unos 419 km/h, aproximadamente, con motores Aquila y 444 km/h con motores Mercury. Se publicó la especificación 28/35 para recoger el aparato con motores Mercury, 150 de los cuales se encargaron *desde el tablero de dibujo* en 1935. Esto acabó con el Bristol 143 de Finlandia ya que las necesidades de la RAF tenían preferencia, aunque este país sí llegó a adquirir (y posteriormente fabricar bajo licencia) algunos Blenheim. El único Blenheim 143 (R-14) se convirtió en un banco de pruebas de motor para el Aquila y el pedido de Rothermere de un 142 de sustitución se tuvo que rechazar, tal era la repentina prioridad concedida a la fabricación de aparatos Modelo 142M para la RAF.

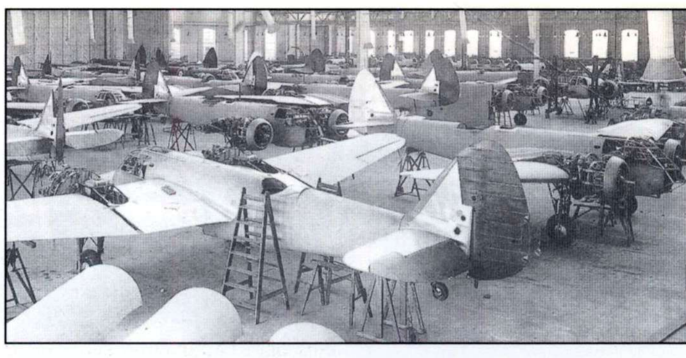
La cabina de un Blenheim I, con el asiento del observador doblado hacia abajo junto al del piloto. No hay visor de bombardeo y el avión no dispone de colimador de tiro con anillos y pestaña, lo cual indica que esta fotografía se tomó en la fábrica antes de su finalización. El avión tiene un panel completo para el vuelo sin visibilidad y dispone de una anticuada brújula plana. Se puede apreciar fácilmente la amplitud del acristalamiento del morro del avión.



Hitler había llegado al poder en Alemania en 1933, otorgándose a sí mismo poderes dictatoriales. Después de 1935 ya no quedaban muchas excusas para no ver en qué dirección caminaba Alemania, dado que este país denunció el Tratado de Paz de Versalles, introdujo el servicio militar obligatorio, estableció abiertamente una fuerza aérea y rechazó de forma implícita el desarme. Pero en Gran Bretaña los recuerdos de las carnicerías de la I Guerra Mundial obligaban a que el rearme se emprendiera sin entusiasmo y con desgana. No obstante, el Blenheim se encontró en el centro de lo que sería el rearme según fue ganando en velocidad.

Cuando voló por vez primera el 25 de junio de 1936, el primer Blenheim I (K7033) sólo tenía instalada una torreta falsa y pasó las pruebas operativas en Martlesham Heath con esta configuración, siendo aprobado para su fabricación a gran escala en diciembre de 1935. Realmente éste no era un prototipo ya que el Modelo 142 ya había demostrado ampliamente (eso se creía) el potencial de este aparato. En el

momento en el que se entregaron al Sqn 114 los primeros Blenheim Mk I, en marzo de 1936, éstos iban adaptados con las torretas modelo B.I Mk I, disponían de aletas de enfriamiento controlables alrededor del capot del motor y la rueda de cola se ocultaba. Por otro lado, se diferenciaban poco del K7033.



Los Blenheim I en la producción de Filton. En la fotografía original hay visibles al menos 40 aviones, y la mayoría de los que tienen montadas las superficies de control las presentan barnizadas ya en el color del camuflaje terminado. A continuación se taparán mientras se pinta el resto de la estructura para impedir cualquier acumulación de pintura en los elevadores, los alerones y el timón cubiertos con tela. La fabricación de los Blenheim se amplió de forma extremadamente rápida, permitiendo un crecimiento acelerado del Mando de Bombarderos, cuyo núcleo previo a la guerra se centraba prácticamente en los Blenheim.

Si el Blenheim hubiera dispuesto de una protección de blindaje y de armamento defensivo adecuados todo hubiera sido menos problemático, pero con una única Browning delantera y una única ametralladora Vicker montada en la torreta, el avión era prácticamente incapaz de autodefenderse. Y nadie había previsto el cúmulo de otros puntos débiles que podrían afectar a todos los bombarderos monoplanos de primera generación de la RAF. Por lo tanto, al igual que el Wellington, el Whitley, el Hampden y el resto, el Blenheim entró en servicio con radios obsoletas, equipos de navegación desfasados y en su mayor parte inútiles, una ausencia casi completa de protección de blindaje, un sistema de oxígeno nada fiable y unos ineficaces calentadores.

Y como si todo esto no fuera suficiente, el Blenheim transportaba unas bombas desfasadas, ineficaces y prácticamente inútiles, con un visor de bombardeo que en el mejor de los casos resultaba primitivo. El resultado fue que se perdieron muchos Blenheim porque no pudieron responder a los ataques o porque no podían soportar siquiera daños pequeños cuando eran atacados, e incluso desaparecieron todavía más porque las tripulaciones se perdían o sufrían anoxia o falta de concentración en condiciones muy frías. Las tripulaciones de los Blenheim tenían que volar cargadas de varias capas de ropa pesada y con bolsas siempre calientes fabricadas con una base de cristales y colocadas estratégicamente en las cazadoras y los pantalones. La comodidad de las tripulaciones parecía ser un asunto insignificante, pero el frío y el cansancio causaron víctimas con demasiada frecuencia.

Pero cuando la necesidad de crecer se hizo cada vez más evidente, no se hizo caso a estos puntos débiles y, en julio de 1936, la RAF realizó un sorprendente pedido de 434 Blenheim Mk I más, elevando este total más tarde a otros 134. Posteriormente, se firmaron contratos con Avro para fabricar 250 Blenheim en Chadderton y con el fabricante de automóviles Rootes para fabricar 600 aviones en Speke. En total, la RAF encargó unos 1.568 Blenheim I, algunos de los cuales se desviaron a Finlandia, Grecia y Yugoslavia.

Aunque el Ministerio del Aire no se hubiera hecho eco del servicio de inteligencia que informaba sobre el rendimiento de los cazas alemanes (difícil cuando uno de ellos había roto el récord mundial de velocidad, si bien es cierto que con un modelo muy modificado), seguramente sí se podría haber determinado con certeza que los mejores cazas alemanes no eran más lentos que el Hurricane, aunque se quedaran prendados con la exagerada propaganda sobre la total superioridad del Spitfire. Pero, aparentemente, no se dieron cuenta y la fabricación de los Blenheim I siguió a buen ritmo. En última instancia, en Filton se



Los Blenheim alineados fuera de los refugios de Filton, esperando sus pruebas de vuelo anteriores a la entrega. Se puede apreciar el enorme tamaño de los Blenheim comparándolos con el personal de tierra y con el piloto de pruebas del sombrero en la cabina del avión más próximo.

fabricaron unos 694 Mk I, incluyendo 18 para Finlandia, dos para Yugoslavia y 30 para Turquía, mientras que la fabricación propia de Bristol se reforzó con la de Avro en Chadderton (250) y con la de Rootes Securities en Speke (380). La fabricación bajo licencia en Finlandia totalizó 45 aviones y 16 más se terminaron en Yugoslavia; otros 24 se sabotearon en la cadena de montaje para evitar que cayeran en manos alemanas cuando Yugoslavia fue invadida.

Posteriormente, Finlandia recibió 24 aviones anteriormente pertenecientes a la RAF y Yugoslavia recibió otros 20. También se enviaron seis a Grecia, nueve a Turquía y 39 a Rumanía (enviados como parte de un esfuerzo diplomático fallido para evitar que este país se uniera al Eje). Uno de los Blenheim de la RAF fue evaluado por la SAAF (Fuerza Aérea de Sudáfrica), pero volvió en agosto de 1940 con un número de serie nuevo.

La fabricación masiva del Blenheim I permitió una rápida y amplia expansión del Mando de Bombarderos, y en el momento de la Crisis de Munich, en septiembre de 1938, los Blenheim I equipaban siete escuadrones del Grupo 1, seis más del Grupo 2 y cuatro del Grupo 5. Posteriormente, el Grupo 1 se despojó de sus unidades de Blenheim antes de llevar los Battle a Francia como la Fuerza Avanzada de Ataque Aéreo (FAAA); cuatro acabaron en el Grupo 2 y dos en el Grupo de Instrucción 6, junto con dos unidades del Grupo 2. Otro escuadrón más del Grupo 1 se fue a la Fuerza Aérea del Lejano Oriente, junto con una de las unidades del Grupo 2. El Grupo 5 se actualizó con los Hampden, aunque un escuadrón mantuvo los Blenheim y pasó al Grupo 2.

Se encargó un nuevo modelo del Blenheim como avión provisional de reconocimiento general para el Mando de Costa para afrontar la urgente necesidad de un sustituto para el Anson. Este modelo asumió la denominación de Modelo 149 aplicada en una ocasión a un predecesor de los Beaufort basado en el Blenheim, pero no fue modificado en gran medida e, inicialmente, fue denominado Bolingbroke I. El nuevo modelo disponía de un fuselaje delantero más amplio para facilitar la posi-

Uno de los primeros Blenheim IV fotografiado en Filton delante de un Blenheim I. Desde este ángulo se puede ver claramente la forma que se le ha dado al lado izquierdo de la parte superior del morro. Esto mejoraba la visión del piloto sobre el morro, al mismo tiempo que le daba al observador más espacio para trabajar.



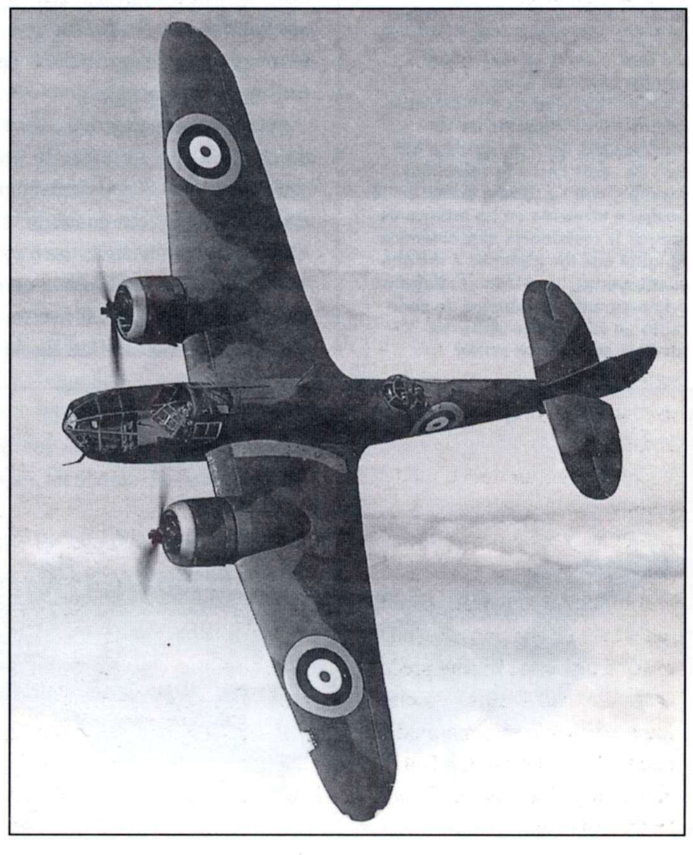
ción de un sistema de puntería inclinado para el bombardero y de alas exteriores modificadas para permitir un mayor almacenamiento interno de combustible.

El prolongado morro original (adaptado al K7072, el único prototipo del Mk III) era parecido al del Blenheim Mk I en su perfil, pero esto desplazaba el parabrisas demasiado lejos de los ojos del piloto. Se volvió a rediseñar el morro, con el parabrisas a una distancia normal y con el techo del compartimento del navegante/bombardero por delante, bajado y recortado para que no obstruyera la visión. Este nuevo y prolongado morro se adaptó al K7072, que de este modo se convirtió en el prototipo del Blenheim IV. Entonces se abandonó el nombre de Bolingbroke (aunque fue rescatado para los aparatos fabricados bajo licencia por Fairchild Aircraft en Canadá) en favor de la denominación Blenheim Mk IV.

Aunque diseñado para satisfacer las necesidades del Mando de Costa, el Blenheim IV supuso una mejora tan importante con respecto al Mk I que resultó atractivo para todos los usuarios de los Blenheim, y la nueva versión simplemente sustituyó al modelo anterior en la cadena de montaje para su envío al Mando de Bombarderos, a las unidades en el extranjero y al Mando de Cooperación con el Ejército, así como al Mando de Costa. Hubo incluso actualizaciones de cazas con el Mk IV. Los Blenheim IV sustituyeron rápidamente a los Blenheim I en los escuadrones de la RAF con base en las Islas Británicas, permitiendo que los Mk I pasasen a la instrucción, a su conversión para cazas o a su utilización en el extranjero.

Cuando estalló la guerra, la RAF disponía de unos 168 Blenheim IV a su cargo, incluyendo tres en un escuadrón de caza nocturna del Mando de Caza (nº 25) y 33 con las unidades de Cooperación con el Ejército del Mando de Bombarderos (nº 53 y nº 59). Con el resto se equiparon los siete escuadrones de bombarderos del Mando de Bombarderos en el frente, nº 82, nº 90, nº 101, nº 107, nº 110, nº 114 y nº 139, mientras que el Sqn 21 se encontraba a punto de reequiparse con este nuevo modelo. Todos estos escuadrones prestaban sus servicios en el Grupo 2, en Wyton, Wattisham, Watton y West Raynham, excepto el nº 90 que era el escuadrón de centralización de recursos del Grupo 6 con base en Upwood. El Grupo 6 también disponía de cuatro escuadrones de Blenheim Mk I, dos de los cuales fueron transferidos inmediatamente a la Fuerza Aérea en Francia. Dieciséis de los 33 escuadrones del Mando de Bombarderos utilizaban los Blenheim cuando la guerra estalló.

Se puede ver a Bill Pegg, piloto de pruebas de la Compañía de Aviones Bristol, pilotando el Blenheim IV L4842 cerca de Filton el 29 de mayo de 1939. Este avión llegaría posteriormente al Sqn 53, que lo mantuvo hasta que desapareció en combate el 17 de mayo de 1940. Antes del estallido de la guerra, los Blenheim todavía parecían aviones excelentes, siendo igualmente rápidos y ágiles.

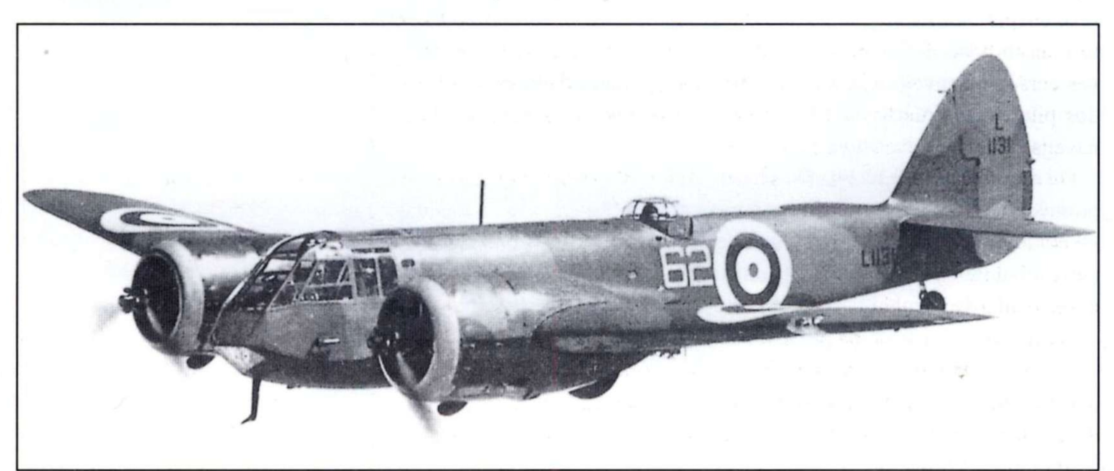


Pero este gran número de escuadrones ofrece una impresión totalmente falsa de la fuerza de combate real de la RAF y de su preparación para la guerra el 3 de septiembre de 1939. Los escuadrones con mucho tiempo de servicio se dividieron para formar nuevas unidades, convirtiéndose una escuadrilla de cada escuadrón (quizá esta misma recién formada) en el núcleo de una nueva unidad. Los pilotos y las tripulaciones aéreas regulares muy experimentados y con mucho tiempo de servicio fueron ampliamente dispersados durante el periodo de expansión para formar las espinas dorsales de los nuevos escuadrones, que en su mayoría estaban compuestos por reservistas voluntarios muy jóvenes, deficientemente instruidos y sin apenas experiencia.

El centro de cualquier escuadrón solía estar formado por *pilot officer* jóvenes y *sergeant,* la mayoría de los cuales acababan de salir de la instrucción de vuelo. Tal era la escasez de hombres más experimentados que uno de los jefes de escuadrilla solía ser un capitán, pero el resto eran tenientes e incluso los más veteranos de los alféreces (que, por definición, solían tener menos de dos años de servicio). En algunos escuadrones incluso el jefe de escuadrilla más veterano podía ser un simple teniente. A menudo, los pilotos más experimentados de una unidad eran los sargentos, reclutados de otras unidades y destinados a volver a sus antiguos destinos después de siete años de vuelo, tras haber conseguido acelerar de forma efectiva su ascenso a sargento gracias a haber sido pilotos. Muchos observadores creían que los escuadrones de la RAF en el frente estaban realmente peor preparados para la guerra que los escuadrones auxiliares, los cuales, al menos, disponían todavía de sus veteranos jefes y jefes de escuadrilla en sus puestos.

Se realizaron grandes esfuerzos para mejorar los Blenheim durante los primeros meses de la guerra, con la adopción de un nuevo diseño de colores que utilizaba pintura Camotint azul, de poca resistencia aerodinámica y con la adopción de dos ametralladoras gemelas Vickers-K montadas en la torreta media superior. También se produjo la lenta adopción de un cañón en dirección trasera en una burbuja transparente por debajo del morro, aunque siguió siendo poco frecuente hasta después de la Batalla de Francia.

La mayoría de los primeros escuadrones de Blenheim habían utilizado con anterioridad variantes del Hart y del Hind de Hawker; comparados con éstos, los Blenheim debían de parecer la misma personificación de la modernidad. Aquí un aparato del Sqn 62 vuela casi a la velocidad máxima, con su torreta dorsal en la posición atrasada en un intento de reducir la resistencia aerodinámica. Al igual que los biplanos a los que sustituyeron, los Blenheim llevaban originalmente su número de serie tanto en la parte de atrás del fuselaje como en el timón.



LA "GUERRA FALSA" Y LA *BLITZKRIEG*

Los Blenheim realizaron realmente la primera salida de la RAF en la guerra cuando el Flg Off McPherson pilotó el Blenheim IV N6215 del Sqn 139 desde Wyton hasta Wilhelmshaven, donde su observador, Cdr Thompson, RN, fotografió a unos 22.000 pies las unidades navales del enemigo mientras salían del puerto. La radio estaba congelada e inutilizada, pero afortunadamente la Luftwaffe no le dio ningún trabajo al ametrallador Cpl Arrowsmith e incluso las unidades de la artillería antiaérea del enemigo permanecieron en silencio. El Blenheim volvió con éxito a la base a las 16:50.

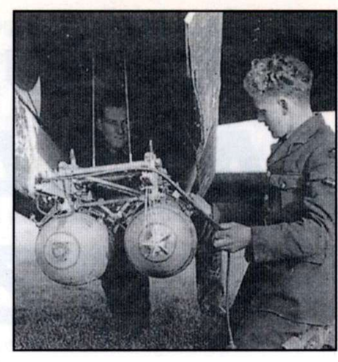
La tripulación había permanecido en alerta los dos días anteriores, pero no había recibido la orden de despegar. El 3 de septiembre se recibió esta orden justamente un minuto después del anuncio del primer ministro Neville Chamberlain de que el país estaba en guerra y, como resultado, el avión regresó a la base demasiado tarde para que los informes fotográficos y de la tripulación se utilizaran para permitir el lanzamiento de una incursión de bombardeo aquella tarde. Por consiguiente, se preparó una segunda misión de reconocimiento para el día siguiente, nuevamente pilotada por McPherson. Esta vez la cobertura de las nubes le obligó a sobrevolar sus objetivos a unos 100 m de altitud, regresando a la base después de cuatro agotadoras horas. Estas primeras e históricas salidas de la guerra (y las posteriores misiones) le valieron a McPherson la DFC.

Quizá haya que resaltar que el piloto y su tripulación incluso encontraron su blanco, tal era la lamentable situación de la navegación en el Mando de Bombarderos. Los aviones llevaban un sextante astronómico (¡por supuesto!), pero dependían de la navegación a la estima y sólo de la más primitiva radiogoniometría. La navegación había sido responsabilidad de los pilotos hasta 1937, cuando se impartieron breves cursos de navegación a los observadores, ametralladores y segundos pilotos. No fue hasta 1938 cuando se reconoció la necesidad de navegantes específicos bien preparados.

De esta forma, muchas de las salidas de los Blenheim las realizaron pilotos bien instruidos con algunos cabos que habían realizado un breve curso de instrucción para ocupar el puesto de observadores y con ametralladores a tiempo parcial, probablemente alguno de los montadores o adaptadores del escuadrón que habían realizado un breve curso y que recibían una paga de vuelo cuando volaban, portando el distintivo de la bala con alas en la manga. Los ataques contra blancos que pudieran implicar ataques indirectos contra civiles enemigos quedaron fuera de las acciones hasta que Winston Churchill intervino en el verano de 1940.

Los ataques sobre el Ruhr quedaron excluidos por estas restricciones y como reconocimiento del hecho de que el Mando de Bombarderos era todavía demasiado débil como para montar campañas que no fueran sino esporádicas y un tanto desordenadas, y que resultaban mayormente ineficaces. De esta forma, las actividades del Mando de Bombarderos quedaron limitadas al envío nocturno de folletos propagandísticos y a operaciones contra la costa y la zona costera alemanas, fundamentalmente concebidas para dispersar las defensas de los combatientes entre Alemania y los frentes checo y francés.

El 4 de septiembre, utilizando las fotografías de reconocimiento tomadas por McPherson y su tripulación el primer día de la guerra y algunas fotografías más tomadas aquella mañana, una fuerza de 29 aviones, entre ellos 15 Blenheim, recibió la misión de atacar los buques de guerra alemanes en Wilhelmshaven; la Orden de Operaciones decía: "Se ha de tener el máximo cuidado en no herir a la población civil. El objetivo es destruir la Flota alemana. No hay blancos alternativos". Los cinco aviones del Sqn 139 se dieron la vuelta antes de llegar al blanco, disuadidos por las malas condiciones climatológicas. El Sqn 110, mandado por el Flt Lt (posteriormente Sqn Ldr) Ken Doran, tuvo más éxito. La primera oleada atacó con acierto, perdiendo sólo un avión. Cuatro Blenheim del Sqn 107 (la segunda oleada) fueron derribados mientras atacaban los buques de guerra en el puerto de Wilhelmshaven, aunque uno se estrelló en el castillo de proa del destructor *Emden*. La fuerza lanzó al menos dos bombas de 228 kg contra el *Admiral Scheer*, aunque ninguna de ellas explotó. Dos de los 14 Wellington que acompañaban a los Blenheim fueron derribados por los Bf 109, cuyos disparos fueron descritos como "salvajes" y no pudieron continuar con sus ataques; de otra forma, los costes habrían sido superiores. Así finalizó la primera misión ofensiva de la guerra del Mando de Bombarderos.



El personal de tierra carga las bombas de 57 kg en la bodega de bombas de un Blenheim del Grupo 2; el sistema de la izquierda es un arma perforante para blindajes, con la espoleta en la cola. La efectividad de los Blenheim quedó gravemente limitada por la escasa fiabilidad de las bombas que llevaban, que tenían un bajo índice de explosivo con relación al peso total y eran notoriamente poco fiables.

Las misiones de reconocimiento de los Blenheim en solitario contra la Marina alemana y la costa norte alemana resultaron ser costosas, con un índice de bajas que se aproximaba al 20%, por lo que fueron abandonadas a finales de noviembre. Antes de la guerra se había asumido que un índice de un 10% de bajas convertiría de forma efectiva a una unidad en incapaz para una posterior participación en una batalla concreta. Las unidades de Blenheim sufrían un 10% de bajas de forma habitual y, sin embargo, se mantuvieron en el frente. Cuando se encontraban con aviones enemigos las cosas solían ir mal. Por ejemplo, el 10 de enero de 1940 cuatro Bf 110 de la 2./ZG 76 se enfrentaron a nueve Blenheim del Sqn 110, derribando uno y provocando tales daños en otros dos que fueron retirados del servicio después de aterrizar. Afortunadamente, el fuego de los pilotos alemanes fue "salvaje" y volvieron a la base después de gastar toda su munición.

Hubo algunas excepciones a esta carrera de escaso rendimiento de los Blenheim, incluyendo una memorable misión el 11 de marzo, cuando un Blenheim del Sqn 82 (P4852) pilotado por el Sqn Ldr Paddy Delap hundió el U-31. Éste fue un éxito especialmente bueno ya que los submarinos son blancos pequeños y móviles y todavía en 1938 el Mando de Bombarderos había tenido dificultades en conseguir un 15% de índice de impactos contra blancos estáticos y sin defensas desde una altura media y un 3% de índice de precisión en bombardeos a gran altitud.

El U-31 estaba pasando unas pruebas de reajustes posteriores en la ensenada del Jade cuando fue atacado en la superficie por el Blenheim de Delap, que alcanzó a la embarcación con dos impactos de bombas espoletas. El submarino se hundió 17 m en el agua, con la desaparición de los 58 tripulantes a bordo (incluyendo 13 trabajadores de los muelles), pero fue posteriormente sacado, reparado y puesto nuevamente en servicio. El propio Blenheim, que pasó en vuelo rasante, resultó dañado por la metralla, los restos desprendidos y la onda expansiva de la bomba, pero consiguió volver a la base, convirtiéndose en el primer avión que hundió un submarino sin ayuda.

Irónicamente, la propia vulnerabilidad de los Blenheim sirvió para demostrar que los cazas podían detener las incursiones de los bombarderos enemigos, un hecho que permitió al Mando de Caza enfrentarse al futuro con más confianza.

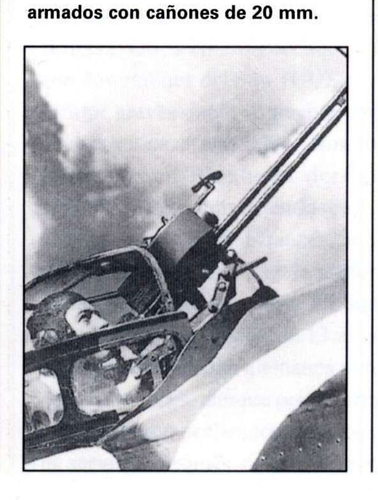
Cuando estalló la guerra, la RAF disponía de ocho escuadrones de bombarderos Blenheim IV en el frente (Sqns 21, 82, 90, 101, 107, 110, 114 y 139), con otras dos unidades más de Blenheim IV operando en funciones de cooperación con el Ejército. Otras dos unidades más de bombarderos (Sqn 18 y Sqn 57) utilizaban los Blenheim I, pero éstas fueron rápidamente transferidas del Grupo 1 al Grupo 6 de Instrucción. Posteriormente, fueron transferidas a la Fuerza Aérea de la Fuerza Expedicionaria Británica (FEB), y estando con esta última fuerza se reequiparon rápidamente con los Blenheim IV. Antes de la invasión alemana, estos dos escuadrones operaban principalmente en funciones de reconocimiento estratégico. El desgaste era elevado y a finales de 1939 todos los aviones de sustitución eran Mk IV.

La FEB fue enviada a Francia en el momento del estallido de la guerra y disponía de su propia Fuerza Aérea, que en total contaba (en el momento en que los alemanes comenzaron la invasión) con cuatro escuadrones de Blenheim (nº 18, nº 53, nº 57 y nº 59), así como unidades de Lysander y Hurricane. La FEB también iba acompañada por una Fuerza Avanzada de Ataque Aéreo (FAAA) con diez escuadrones de Battle que respondían ante el Mando de Bombarderos del Jefe Supremo de las Operaciones Aéreas. En diciembre de 1939 dos de los escuadrones de Battle de la FAAA (15 y 40) volvieron a casa para reequiparse con los Blenheim, siendo inmediatamente sustituidos por el Sqn 114 y el Sqn 139, equipados con los Blenheim. La Fuerza Aérea y la FAAA con diez escuadrones (bajo el control del Mando de Bombarderos) quedaron fusionadas de forma efectiva cuando todos los recursos de la RAF en Francia pasaron a estar bajo el mando de las Fuerzas Aéreas británicas en Francia.

De esta forma, mientras los escuadrones de Blenheim con base en las islas hostigaban a los alemanes en el mar y en sus puertos y regiones costeras, seis escuadrones de Blenheim iban a entrar inmediatamente en acción sobre Francia y Alemania volando desde las bases francesas. Estos aviones comenzaron a asumir la mayor parte de las misiones de reconocimiento dado que los Battle resultaron ser terriblemente vulnerables, tanto ante la artillería antiaérea como ante los cazas, y se perdieron muchos de ellos en accidentes al intentar volar cada vez más bajo en malas condiciones climatológicas o por la noche.

Pero las dudas sobre la prevista utilización de los Blenheim llegaron a su punto culminante. El propio Portal, Jefe Supremo del Mando de Bom-

El ametrallador de un Blenheim posa para la cámara oficial, agazapado detrás de su ametralladora VGO. Incluso con la torreta de funcionamiento eléctrico, una única ametralladora de 8,38 mm era poco más que una cerbatana contra los Bf 109, armados con cañones de 20 mm.



barderos, estaba resueltamente en contra de continuar las incursiones diurnas de los Blenheim, especialmente los ataques de larga distancia contra blancos que estaban fuertemente defendidos por cazas. Una nota del 24 de abril para el Ministerio señalaba estas objeciones en los términos más contundentes:

"Me parece un disparate completo perder tripulaciones experimentadas en el bombardeo de aeródromos que, creo estarán de acuerdo conmigo, muestra muy pocos resultados frente a la pérdida de los equipos empleados en ello".



Fueron unas Navidades blancas para el Sqn 139 (Jamaica) en Bétheniville en diciembre de 1939. Uno de los Blenheim IV del escuadrón aparece aquí envuelto en la red de camuflaje, fotografiado desde debajo de otro Blenheim camuflado. El personal de tierra y las tripulaciones aéreas de la RAF tenían prohibido tomar sus propias fotografías, pero esta imagen se divulgó oficialmente como postal para ser utilizada por la Fuerza Expedicionaria Británica y la Fuerza Avanzada de Ataque Aéreo.

Todavía descontento con la forma en que se malgastaban sus Blenheim, el 8 de mayo de 1940, dos días antes de que comenzara en Occidente la *Blitzkrieg (Guerra relámpago)*, escribió:

"Estoy convencido de que la utilización propuesta de estas unidades es básicamente insegura y que si se insiste en ello, es probable que tenga consecuencias desastrosas para el futuro de la guerra en el aire. Apenas se puede refutar que en el momento elegido por el enemigo para avanzar la zona estará literalmente infestada de cazas enemigos y tendremos suerte si volvemos a ver a la mitad de los aviones que enviemos cada vez. Realmente no se puede esperar un bombardeo preciso en las condiciones que observo y creo justificado el expresar serias dudas sobre la probabilidad de que los ataques de 50 Blenheim, basados en una información que necesariamente tiene algunas horas de desfase, tengan alguna influencia en el curso final de la guerra como para justificar las bajas que preveo".

Pero aparte de enviar con furia notas al Ministerio del Aire, había poco que Portal pudiera hacer excepto obedecer las órdenes y observar impotentemente cómo aquellas órdenes enviaban a sus Blenheim a las más lunáticas de las misiones. Para ahondar en la herida, por aquel entonces tuvo que firmar con su nombre en los habituales telegramas y mensajes de felicitación concebidos para elevar la moral de las mismas unidades a las que él veía desangrarse.

Pero a partir del 10 de mayo de 1940 las cosas cambiaron. Descansada, rearmada y reequipada después de la invasión de Polonia, la Wehrmacht alemana (Ejército de Tierra) comenzó su *Blitzkrieg* en Occidente, abriéndose paso a través de Holanda y Bélgica hacia Francia. En lugar de atacar en la frontera francoalemana, la Wehrmacht se lanzó a través de la neutral Bélgica y de Holanda. Desgraciadamente, la condición neutral de Bélgica produjo demoras en las fuerzas británicas y francesas que avanzaban hacia su línea defensiva preestablecida, que se encontraba entre el Meuse, Namur, el Dyle y Antwerp. Tal fue la confusión, que el 10 de mayo los bombarderos aliados no recibieron la necesaria autorización para sobrevolar el territorio belga, una restricción que no sufrieron los *Kampfgruppen* (*Escuadrones de ataque*) de la Luftwaffe.

Un resultado positivo de la *Blitzkrieg* fue que el indeciso Chamberlain dimitió y Winston Churchill se convirtió en Primer Ministro. Por fin se quitaron los guantes. Aunque el difícil camino de detener la invasión alemana de Francia garantizaba que los aviones de la RAF serían malgastados contra blancos tácticos, surgió un nuevo entusiasmo por los ataques

contra blancos en la propia Alemania. El bombardeo de Rotterdam por parte de la Luftwaffe el 14 de mayo convenció a Churchill, que la prohibición informal contra el bombardeo de civiles había terminado, aunque todavía se desaconsejaban los ataques indiscriminados.



El censor para tiempos de guerra ha eliminado detalles sobre los cortacables en los bordes anteriores de este Blenheim IV del Sqn 107. Los Blenheim de esta unidad tuvieron una guerra ajetreada y participaron en el primer ataque contra Wilhelmshaven y, posteriormente, en la Batalla de Francia. El escuadrón fue transferido al Mando de Costa durante dos meses en marzo de 1941, antes de disfrutar de un breve respiro previo a su envío a Malta.

Cuando la Wehrmacht irrumpió por el norte de Francia, la RAF se lanzó a la refriega para intentar detener el avance blindado y, especialmente, para destruir los puentes que cruzaban los ríos y los canales de forma que se convirtieran en barreras defensivas naturales contra el avance alemán. Ya se había planeado la destrucción de la mayoría de éstos, pero la velocidad del avance alemán y la valiente utilización de los paracaidistas aseguraron la captura de la mayor parte de los puentes antes de que pudieran ser volados. La única esperanza para los aliados era bombardearlos. Desgraciadamente, el General Guderian, jefe de las unidades acorazadas alemanas, desplegó inmediatamente su artillería antiaérea y los puentes quedaron muy bien defendidos.

Los obsoletos Fairey Battle cayeron como moscas, logrando pocos resultados, y los Blenheim fueron incapaces de superarlos sustancialmente, aunque la FAAA y las unidades de la Fuerza Aérea se reforzaron con aviones del Grupo 2, que volaban desde sus bases británicas. El 10 de mayo, nueve Blenheim del Sqn XV atacaron el aeródromo de Waalhaven con cierto éxito (después de una incursión de seis cazas Blenheim del Sqn 600, durante la cual se derribó un Ju 52) y 12 aviones del Sqn 40 atacaron Ypenburg; dos de los aviones cayeron ante los Bf 110. Finalmente, 12 Blenheim del Sqn 110 atacaron Waalhaven y sus proximidades a las 16:50 horas, reclamando la destrucción de otros cinco Ju 52. Uno de los Blenheim del Grupo 2 desapareció en una misión de reconocimiento aquel día, junto con cuatro Blenheim de la Fuerza Aérea y cinco Mk IF del Mando de Caza.

Pero si las bajas de Blenheim aquel día fueron importantes, sí habían herido gravemente al enemigo. Un solo *gruppe* de Ju 52 perdió 42 de sus 55 Ju 52 en las playas y los campos de aviación de Ypenburg y Ockenburg, mientras que otras unidades sufrieron bajas similares. Muchos de ellos fueron destruidos por los Blenheim.

El 11 de mayo casi la totalidad de los Blenheim del Sqn 114 resultaron destruidos sobre el terreno en Conde Vraux por los Do 17Z del II./KG2. Otros cuatro Blenheim de la Fuerza Aérea se perdieron, junto con dos aviones del Sqn 110. Sin embargo, esta última unidad consiguió infligir graves daños al puente que había sido su blanco, además de reclamar un caza derribado. Dos tripulantes de un Blenheim derribado sobrevivieron, convirtiéndose en pacientes de un hospital francés, aunque uno de ellos acabaría siendo posteriormente prisionero de guerra. El Sqn 21 volvió de una incursión de 12 aviones contra los blindados alemanes con todos sus aviones, aunque posteriormente ocho fueron declarados no aptos para el servicio después de aterrizar y un

El L4860 del Sqn 53 fue derribado cerca de Cambrai el 16 de mayo de 1940 y luego conformó un macabro trasfondo para esta extraña fotografía de cuatro chicas jóvenes francesas. A los pocos días su país cayó y pasarían los cuatro años siguientes bajo la ocupación alemana. El destrozado Sqn 53 volvió al Reino Unido desde Francia el 19 de mayo de 1940, pero siguió realizando misiones de reconocimiento estratégico hasta que fue transferido al Mando de Costa.



ametrallador murió. Es de destacar que no se realizaron más ataques, tal era la necesidad de conservar los aviones y las tripulaciones, aunque las columnas alemanas avanzaban rápidamente hacia el sur.

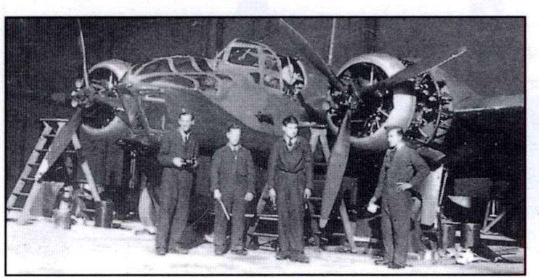
El 12 de mayo siete de los nueve Blenheim del Sqn 139 que atacaban las columnas blindadas y los puentes (que, de hecho, destruyeron) cerca de Maastricht fueron derribados por los Bf 109 de la JG 27 tras haber llegado al blanco, a pesar de la incomparecencia de la escolta de cazas prevista. Unos 15 aviadores murieron. Entre las bajas se encontraba Andrew McPherson y el N6215, el hombre y el aparato que habían realizado la primera misión de la RAF de la guerra. Aunque se trataba de blancos vitales, los Blenheim realizaban en realidad una misión de diversión para el posterior ataque de seis Battle del Sqn 12, asignados para atacar los puentes sobre el Canal Albert. Esta misión posterior produjo la primera VC de la RAF de la guerra, pero no logró destruir los blancos. Posteriormente, aquel mismo día, el Sqn 107 de Basil Embry perdió cuatro tripulaciones al intentar bombardear los puentes de Maas, y el Sqn XV perdió seis más una hora después. Sólo se pudo reparar dos aviones supervivientes para que volvieran a volar.

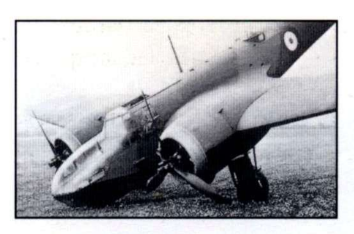
Dos de los once Blenheim del Sqn 110 fueron derribados en una misión parecida y uno de los aviones del Sqn 21 fue derribado durante una misión vespertina. El Sqn 82 de Bandon tuvo algo más de suerte al no sufrir bajas durante la salida de la tarde. Sin embargo, la FAAA y la Fuerza Aérea perdieron otros siete Blenheim aquel día. Estas bajas impulsaron al Jefe del Estado Mayor del Aire a expresar su preocupación sobre "estas importantes bajas sufridas por los bombarderos medios. Debo señalarle que no podemos continuar indefinidamente con este nivel de intensidad. Si gastamos todas nuestras energías en la primera fase de la batalla, no seremos capaces de operar eficazmente cuando llegue la fase realmente crítica".

A pesar de la retirada oficial se informó de otros cuatro Blenheim perdidos en combate el 13 de mayo. Pero el día siguiente iba a ser el peor para la RAF en Francia y un día negro para los aliados en términos generales. Los Heinkel He 111 de la KG 54 arrasaron el centro de Rotterdam, provocando la rendición holandesa. Igualmente, el 14 de mayo se realizó un esfuerzo máximo contra los puentes alemanes que cruzaban el Meuse en Sedan en el que se perdieron 44 de los 71 aviones atacantes, incluyendo cinco de los ocho Blenheim del Sqn 139 y del Sqn 114. Un Blenheim no consiguió volver de una salida de reconocimiento y otro bombardero fue destruido por el fuego de los civiles franceses después de realizar un aterrizaje forzoso; los habitantes locales incendiaron aquel avión perfectamente útil mientras el piloto y el observador se habían ido por combustible. Sin embargo, reclamaron el derribo de un Dornier Do 17 durante su misión de reconocimiento, aunque el ametrallador del avión murió en el enfrentamiento.

Seis Blenheim del Sqn 107 atacaron a los alemanes, que avanzaban sin sufrir bajas, pero el Sqn 110 tuvo menos suerte, a pesar de la escolta de cazas, y perdió a cinco de los doce aviones que envió, aunque también reclamaron un Bf 109 derribado. El Sqn 21 perdió un avión, pero derribó al menos dos Bf 109. Aquel día contempló el índice de bajas más importante que sufrió la

Una rara y muy ilegal instantánea personal de un Blenheim del Sqn 110 en uno de los hangares de Wattisham, pasando una inspección. El aviador que tomó esta fotografía señaló que "los aviones raramente sobrevivían mucho tiempo como para ser inspeccionados", y el N6214 no resultó ser una excepción, siendo derribado en las proximidades de Noruega el 25 de abril de 1940, antes de su siguiente inspección programada.





La dependencia de la RAF de los preciosos campos de aviación de hierba llenos de margaritas conformó una generación de aviones de combate que precisaban un tren de aterrizaje con rueda de cola y unas características de aterrizaje relativamente benignas. En 1939, todavía se hacía mucho hincapié en las destrezas tradicionales de vuelo y en un buen aterrizaje sobre tres puntos, preferiblemente realizado sin estruendo (variando la disposición del mando de gases) en la aproximación. Este Blenheim del Sqn 139 se inclinó sobre el morro en Wyton, durante los primeros días de la guerra, probablemente después de una aplicación excesivamente entusiasta de los frenos.

RAF durante la II Guerra Mundial y, aunque se destruyeron algunos puentes, a la larga esto no fue lo suficientemente serio como para detener el avance alemán. Las bajas entre los Battle fueron tan importantes que de forma efectiva de las operaciones diurnas. Sin embargo, los interrogatorios de los prisioneros alemanes demostraron que los sacrificios de la RAF no habían sido completamente en vano, con muestras de una desorientación grave y una baja moral por culpa de los ataques aéreos regulares. En un momento dado parecía que los ataques aéreos y un contraataque francés sobre el terreno habían detenido realmente el impulso de la Wehrmacht, pero desgraciadamente esto resultó ser únicamente provisional.

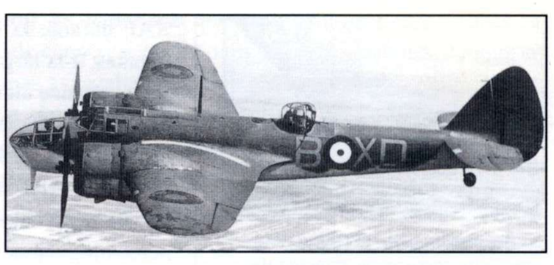
Al día siguiente también cayeron siete Blenheim, dos de ellos aviones de reconocimiento que se perdieron por culpa de los Hurricane de la RAF, víctimas de un error de identificación. Otros dos fueron del Sqn 40, que montó una incursión mixta con nueve de sus aviones acompañados por tres Blenheim del Sqn XV. Entre el resto de bajas se encontraba uno de los cuatro Blenheim del Sqn 139 que atacaron Moutherme. El Sqn 82, que era mandado por el carismático Conde de Bandon, también bombardeó las concentraciones de tropas en Moutherme, pero sin bajas. El 15 de mayo también supuso el comienzo de la retirada de los escuadrones de la Fuerza Aérea y la FAAA, muchos de los cuales tuvieron que quemar las piezas de repuesto, los almacenes y los aviones inservibles antes de huir. Los holandeses se rindieron 24 horas después, pero los combates siguieron haciendo estragos en Francia, aunque muchos dan la fecha del 15 de mayo como el día en que Francia perdió la guerra.

El 16 de mayo se produjeron dos ataques más contra los Blenheim por parte de los Hurricane de la RAF; uno realizó un aterrizaje forzoso sin tren de aterrizaje y el otro fue derribado. Otros dos Blenheim de reconocimiento fueron derribados durante el día, pero el Flt Lt Simon Maude igualó el marcador un poco al derribar dos aviones de observación Hs 126 de la Luftwaffe utilizando su cañón fijo en posición avanzada. Por último, el Sqn 114 y el Sqn 139 recibieron órdenes de volver a Inglaterra. Todo el mundo era consciente de la incapacidad de los Blenheim y el 16 de mayo el SASO (oficial más caracterizado de la Plana Mayor Aérea) del Grupo 2, sir Hugh Pughe-Lloyd, comentó en su diario: "No disponemos de un bombardero que pueda penetrar las defensas del enemigo con la luz del día... No disponemos de un bombardero diurno en nuestro arsenal". Si Pughe-Lloyd hubiera mirado de nuevo su diario, podría haber observado la ironía de que, dos años después en Malta, todavía se veía obligado a confiar en la utilización de los Blenheim con la luz del día.

El 17 de mayo de 1940 el Sqn 82 sufrió su peor tragedia. Los 12 aviones del escuadrón, mandados por el Sqn Ldr Paddy Delap, atacaron los blindados alemanes que pasaban a través de la brecha de Gemblous hacia Mons, pero fueron repelidos por un feroz fuego de la artillería antiaérea que destrozó las dos formaciones de seis aviones. Sólo cayó un avión, pero de los 11 restantes, diez aviones fueron derribados rápidamente por 15 Bf 109 atacantes. Murieron veinte aviadores, tres se convirtieron en prisioneros de guerra y algunos más resultaron heridos. Uno de los supervivientes caminó 100 kilómetros hasta París, llevando su paracaídas durante todo el camino. El único avión restante regresó a Watton gravemente dañado y fue, consiguientemente, retirado del servicio. Es

de destacar que el OC, Wg Cdr (posteriormente ACM) Conde de Bandon, reconstruyó la unidad para combatir de nuevo, como se analizará posteriormente, a pesar de recibir órdenes de disolverla. El Sqn 82 consiguió volver a organizar salidas sólo tres días más tarde.

La desgracia del Sqn 82 aquel día eclipsó el que tres Blenheim más se perdieran en salidas de reconocimiento y que el Sqn 18 perdiera dos de los ocho aviones enviados. Las bajas siguieron acumulándose; el Grupo 2 sufrió el derribo de 44 de sus aviones en los nueve días en los que operó hasta el 22 de mayo, con unas bajas totales de Blenheim durante el mes de más de 150 aviones. El 18 de mayo fue el turno del Sqn XV, que perdió tres de los seis aviones enviados y dos más resultaron gravemente dañados. Los supervivientes aterrizaron en Poix, donde dos quedaron en tierra; uno de ellos era el avión de Leonard Trent (posteriormente conseguiría la VC), que llevó el aparato dañado de vuelta a Mildenhall al día siguiente. Los siete aviones enviados por el Sqn 40 acabaron mucho mejor al repeler los ataques de los Bf 109 sin sufrir bajas propias. La mayoría de los escuadrones tuvieron que abandonar sus aviones dañados ya que retrocedieron ante el avance relámpago alemán y prácticamente todos los Blenheim volvieron a Inglaterra entre el 19 y el 20 de mayo.



Este Blenheim, visto sobre las parcelas de los diminutos campos del norte de Francia, tiene los nuevos círculos rojos, blancos y azules en el fuselaje a finales de 1939, pero mantiene los círculos rojos y azules sobre las alas. En octubre de 1939 se había publicado una directiva para sustituirlos, aunque teóricamente se aplicó sólo a los aviones de reconocimiento. Este Blenheim IV del Sqn 139 (N6216) desapareció en combate el 12 de mayo de 1940, cuando los combates en Francia estaban en su momento álgido. Aquel día, sólo el Sqn 139 perdió siete de los nueve aviones que envió contra los blancos cerca de Maastricht. Este avión todavía tiene su número de serie repetido tanto en el timón como en la parte de atrás del fuselaje, siguiendo la costumbre anterior a la guerra.

Pero éste distaba mucho de ser el final de los Blenheim en la Batalla de Francia. El 20 de mayo el Sqn 21 y el Sqn 107 realizaron cada uno de ellos un esfuerzo máximo, con una fuerte escolta de Hurricane. La presencia de una escolta de cazas fue enormemente bienvenida y en ambas incursiones todos los aviones regresaron sanos y salvos, aunque algunos resultaron dañados. Aquella misma tarde el Sqn 40, el Sqn 82 y el Sqn 110 enviaron cada uno de ellos seis Blenheim y todos volvieron sanos y salvos. Sin embargo, las incursiones nocturnas no tuvieron ningún resultado, excepto el agotamiento de los ya excesivamente sobrecargados "chicos de los Blenheim". El 21 de mayo Embry mandó 12 aparatos del Sqn 107, escoltados por los Hurricane, en una incursión contra los vehículos de transporte alemanes, y nuevamente llevó sus aviones de vuelta a casa sanos y salvos. El Sqn 40 realizó un ataque con tres aviones y una misión de reconocimiento con dos aviones sin bajas, aunque el Sqn XV perdió un avión de los seis enviados (que realizó un aterrizaje sobre la panza con éxito y fue quemado por su tripulación). A mitad del día el Sqn 18 perdió un avión enviado en una misión de reconocimiento.

Por la tarde, el Sqn 21, el Sqn 82 y el Sqn 107 organizaron una misión mixta a la que contribuyeron con nueve, tres y once aviones respectivamente; todos ellos volvieron sanos y salvos. Más tarde, aquel mismo día, el Sqn 18, el Sqn 82 y el Sqn 110 realizaron una misión parecida (tres, seis y seis aviones, respectivamente) en la que uno de los bombarderos fue alcanzado por seis cazas de la RAF y tuvo que realizar un aterrizaje sobre la panza, siendo quemado por su furiosa tripulación. Los seis aviones del Sqn 110 volvieron sanos y salvos de la última misión de los Blenheim de aquel día.

El 21 de mayo el Sqn 57 y el Sqn 59 perdieron cada uno un avión de reconocimiento, pero no hubo operaciones ofensivas por parte del Grupo 2, que tenía disponibles 73 aviones para la mañana siguiente, en la que realizó varios ataques. Uno de los seis Blenheim del Sqn 107 se hun-

dió en el Canal de la Mancha en su camino hacia casa, mientras que el Sqn 110 perdió uno de sus seis aviones en las proximidades del blanco. Otro avión aterrizó sobre la panza al volver a la base. El Sqn 15 y el Sqn 40 organizaron ambos operaciones en las que no se produjeron bajas, mientras que en los posteriores ataques de los Sqns 21, 82, 107 y 110 sólo se produjo una baja.

El 23 de mayo se derribaron dos solitarios Blenheim de reconocimiento, y los Sqn 40 y Sqn 107 sufrieron dos bajas de entre sus respectivos seis aviones, a pesar de la escolta de Hurricane; por la tarde, sólo cinco de los seis aviones del Sqn XV regresaron, incluso con la protección de los Spitfire. El Sqn 82 remató las operaciones del día con la organización de un ataque de tres aviones del cual regresaron indemnes todos los Blenheim.

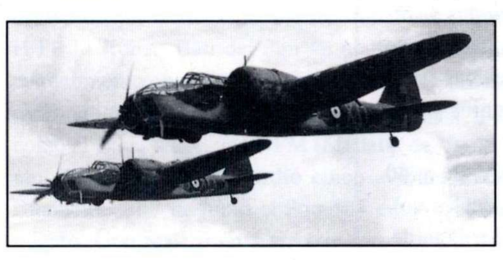
El puerto de Boulogne cayó el 24 de mayo y cada vez estaba más claro que pronto sería necesaria la evacuación de la Fuerza Expedicionaria Británica. Se esperaba que los Blenheim del Grupo 2 detuviesen a los Panzer alemanes en su avance antes de que pudieran llegar a los posibles puertos de evacuación de Calais y Dunquerque. Como el Ejército británico era empujado cada vez más cerca de la costa francesa, los Blenheim se encontraron operando dentro del radio de acción de sus propios cazas durante casi todo el tiempo, por lo que la disponibilidad de escoltas mantuvo el índice de bajas más bajo de lo que había sido en el mes anterior cuando el Ejército alemán irrumpió por la frontera francobelga.

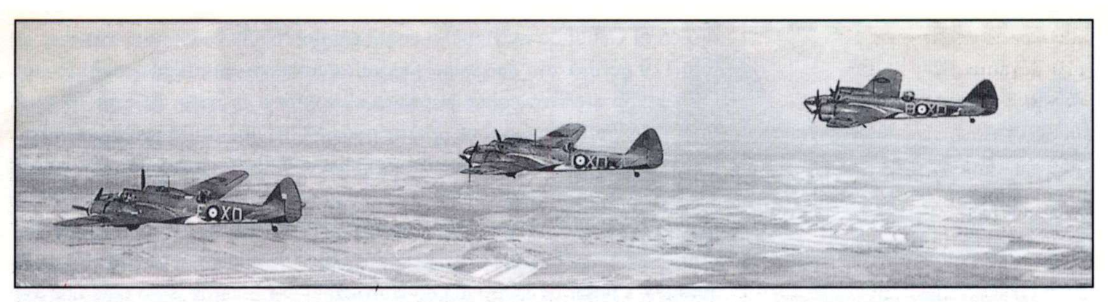
Los Sqns 21, 82 y 110 organizaron misiones con seis aviones a primera hora de aquel día, de las que todos volvieron sanos y salvos. El único avión de reconocimiento enviado por el Sqn 57 también regresó (aunque tuvo que realizar un aterrizaje forzoso en Lympne a su vuelta) tras haber sido atacado por unos 18 Bf 110. El ametrallador del Blenheim, Cpl Daley, consiguió derribar al primer Bf 110 en el Canal de la Mancha, tras lo cual el resto de Messerschmitt disolvieron el ataque. El Sqn XV y el Sqn 40 realizaron más ataques (cada uno con seis aviones), todos los cuales volvieron indemnes de sus misiones. Desgraciadamente, uno de los aviones del Sqn XV desapareció cuando entró en barrena en la aproximación final debido a un error del piloto. Por la tarde, los Sqns 21, 82 y 107 organizaron más ataques y nuevamente todos regresaron sin sufrir bajas.

La importancia de la escolta de cazas quedó demostrada el 25 de mayo cuando el solitario Blenheim de reconocimiento del Grupo (enviado desde el Sqn 57 en este caso) volvió con muchos daños y con el observador gravemente herido, mientras que los seis aviones protegidos del Sqn 110 regresaron de su misión sin bajas. Seis aviones del Sqn XV y otros seis del Sqn 40 dispusieron de una escolta débil, que además se separó cuando se encontraron algunos Stuka sobre la costa francesa. Privados de su "escudo" de cazas, dos de los aviones cayeron ante los ataques de nueve Bf 109 y de una muy potente artillería antiaérea. Otro Blenheim (del Sqn 21) desapareció por la tarde, pero el resto de los aviones del Sqn 21 y del Sqn 107 volvieron sanos y salvos.

Sin embargo, las cosas podrían haber ido mucho peor. Muchos esperaban que el Grupo 2 se comprometería completamente en la Batalla de Francia, al igual que el segundo elemento de la FAAA; hubo bastante suerte ya que Portal y otros oficiales caracterizados pudieron evitar el

El vuelo en formación cerrada era algo más que una cuestión de simple orgullo para los pilotos de los Blenheim. La táctica de la época imponía las formaciones cerradas en las que los ametralladores podían ofrecerse mutuamente fuego de apoyo. Esta pareja de aviones llevaba los códigos *XD* del Sqn 139, con base en Bétheniville y Plivot desde diciembre de 1939 hasta finales de mayo de 1940, que soportó gran parte de los combates más intensos.





El Sqn 139, que realizó la primera salida de la RAF de la guerra, fue una de las dos unidades de Blenheim que se trasladó a Francia para sustituir a los escuadrones de la Fuerza Avanzada de Ataque Aéreo en la Batalla en diciembre de 1939. Esta unidad perdió un número importante de aviones por culpa de la artillería antiaérea y de los cazas en ataques mayormente inútiles contra las columnas blindadas del enemigo que avanzaban durante los primeros días de la Batalla de Francia. Uno de los pilotos que desapareció en esta masacre sistemática fue Andrew McPherson, que había realizado la primera salida de la guerra de la RAF el 3 de septiembre de 1939. Su Blenheim fue uno de los siete aviones de este escuadrón que se perdieron el 12 de mayo.

desastre de enviar los escuadrones a Francia, donde sin duda se habrían malgastado de forma tan inútil como los propios escuadrones de Fairey Battle. Durante los últimos días de la campaña en Francia las bajas de Blenheim se redujeron de forma drástica, gracias sobre todo a la disponibilidad de escoltas de cazas.

Tal y como ocurrió, la conservación del Grupo 2 permitió que sus escuadrones de Blenheim participasen en la extraordinaria batalla aérea que se desencadenó para cubrir la evacuación de la FEB desde Dunquerque, denominada operación *Dynamo*. Es de destacar que Hitler, y según parece a petición de Göring, detuvo los Panzer a poca distancia de Dunquerque para permitir a la Luftwaffe bombardear la FEB hasta su rendición. Éste no fue un movimiento tan poco inteligente como algunas veces se ha presentado ya que la FEB podía haber infligido muchas bajas al Ejército alemán si éste hubiera intentado tomar Dunquerque, pudiendo incluso haber conservado la ciudad durante un periodo prolongado. La historia ha establecido que la decisión alemana le dio a la FEB la oportunidad de realizar una retirada en combate, evacuando 338.000 soldados aliados el 3 de junio.

Al igual que otros aviones de la RAF que participaron en los combates, los Blenheim solían atacar a las unidades alemanas fuera del menguado perímetro, sin ser vistos de esta forma por las desanimadas tropas que esperaban la evacuación y que preguntaban amargamente: "¿Dónde está la RAF?". Pero la supremacía naval total británica se complementó con la capacidad de la RAF para conseguir la superioridad aérea local y fueron estos factores los que hicieron posible el milagro. Mientras avanzaba la evacuación, los Blenheim machacaron a las unidades del Ejército alemán en su avance entre el 26 de mayo y el 4 de junio, cuando finalizó la operación *Dynamo*.

El 26 de mayo una incursión de 18 Blenheim de los Sqns 21, 40 y 82 regresó sin bajas, al igual que los seis aviones del Sqn 82 y los 18 del Sqn 107 y del Sqn 110, aunque el nº 53 y el nº 57 perdieron un avión de reconocimiento cada uno y al nº 59 le derribaron dos. Sin embargo, los Blenheim IV estaban demostrando ser fuertes y resistentes y muchos regresaban a las bases con daños graves, lo cual permitía a sus tripulaciones combatir al día siguiente. Por ejemplo, uno de los aviones de reconocimiento del Sqn 59 resultó tan gravemente dañado el 26 de mayo que su piloto ordenó al observador que se lanzara en paracaídas (convirtiéndose en prisionero de guerra), antes de cambiar de opinión y volver a duras penas a la base.

El 27 de mayo comenzó incluso mejor, con los Sqns XV, 21 y 40 mandando cada uno seis aviones por la mañana, todos los cuales volvieron indemnes y con el Sqn 21 y 82 repitiendo la proeza por la tarde,

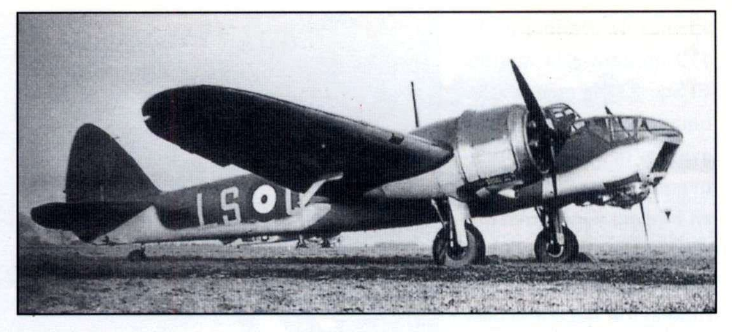
además de derribar un Bf 110 durante esta misión. El Sqn 53 fue menos afortunado ya que de los tres aviones de reconocimiento enviados, uno se perdió en Francia y otro tuvo que ser abandonado en Dover en el viaje de vuelta. El último avión llegó a la base gravemente dañado. Una incursión de seis aviones del Sqn 110 volvió sin bajas, pero las cosas no fueron tan bien para la acción de 18 aviones organizada por el Sqn 40 y el Sqn 107. Basil Embry, ascendido para asumir el mando de West Raynham, decidió realizar una última misión para estrenar su cambio de puesto; consiguientemente fue derribado y su ametrallador murió. El propio Embry fue hecho prisionero pero consiguió escapar (después de una serie de aventuras) y, finalmente, regresó a Inglaterra en agosto. El Sqn 107 perdió otro avión en la misma misión.



Un solitario Bf 109E aterriza detrás de un cementerio de destrozados aviones aliados en un campo de aviación sin identificar (posiblemente Le Cateau) en el norte de Francia. En primer plano se encuentran los restos calcinados del Blenheim IV L9248 del Sqn 57, que fue declarado desaparecido en combate después de una incursión contra Le Cateau el 18 de mayo. También se pueden ver varios Morane Saulnier MS.406 franceses por detrás del Blenheim. La Batalla de Francia dejó prácticamente sin medios al Grupo 2, con muchas bajas de aviones (que eran relativamente fáciles de reemplazar) y tripulaciones (que no lo eran). Al final, cuando los alemanes avanzaron, la RAF tuvo incluso que abandonar los Blenheim que estaban simplemente dañados, intentando quemarlos o sabotearlos antes de retirarse.

La situación el 28 de mayo parecía muy desoladora. Bélgica capituló, todos los cazas disponibles participaban en la cobertura de la evacuación de Dunquerque y la situación climatológica era muy desagradable. Pero a pesar de la deteriorada situación, las cosas les fueron bien a los Blenheim. Las unidades del Grupo 2 organizaron varias misiones, sin que los Sqns XV, 40, 82, 107 y 110 registraran bajas, mientras que el Sqn 21 perdió un único avión. El Sqn 59 también perdió un Blenheim, aunque su piloto sobrevivió y regresó a Dunquerque haciendo autostop. Finalmente, el Sqn 114 y el Sqn 139 volvieron a Inglaterra el 29 de mayo y las incursiones de los Sqns XV, 21, 40, 82, 107 y 110 no registraron bajas. Uno de los aviones del Sqn 21 sufrió tales daños que tuvo que realizar un aterrizaje forzoso sin el tren de aterrizaje a su regreso, pero fue el responsable del derribo de un Bf 109. El 30 y el 31 de mayo también pasaron sin bajas entre los Blenheim, a pesar de que todos los escuadrones del Grupo 2 estuvieron activos. Los Spitfire y los Hurricane que operaban en Dunquerque intervinieron en varias ocasiones enfrentándose a los cazas enemigos, mientras que un ametrallador de un Blenheim derribó un Bf 109 el último día de mayo.

La evacuación de Dunquerque no fue el final de la Batalla de Francia, aunque desde entonces en adelante la mayoría de la gente se dio cuenta de que el final era tan inevitable como inminente. El 6 de junio el Flt Lt Robert Batt del Sqn 40 realizó una memorable misión de reconocimiento en solitario durante la cual su observador reclamó un caza enemigo como posible; él recibió la DFC y tanto el ametrallador como el observador, una DFM (Medalla de Vuelo Distinguido). El mismo día, su escuadrón perdió cinco aviones durante un ataque de 12 Blenheim. El 7 de junio el Sqn 107 envió tres aviones a un reconocimiento. Uno realizó un aterrizaje forzoso y fue incendiado por su tri-



Este Blenheim del Sqn XV fue registrado como desaparecido después de atacar Le Cateau el 18 de mayo de 1940. El avión tiene el carenado original transparente bajo el morro para una ametralladora de dirección trasera (que no parece estar instalada), mientras que el camuflaje tiene una suave y descubierta separación entre las superficies superiores e inferiores. Los bombarderos de la RAF se entregaban sin los círculos bajo las alas, que se introdujeron (junto con los círculos rojos, blancos y azules sobre las alas y en el fuselaje) como respuesta de urgencia ante la pérdida de los Blenheim del Mando de Costa frente a los cazas propios.

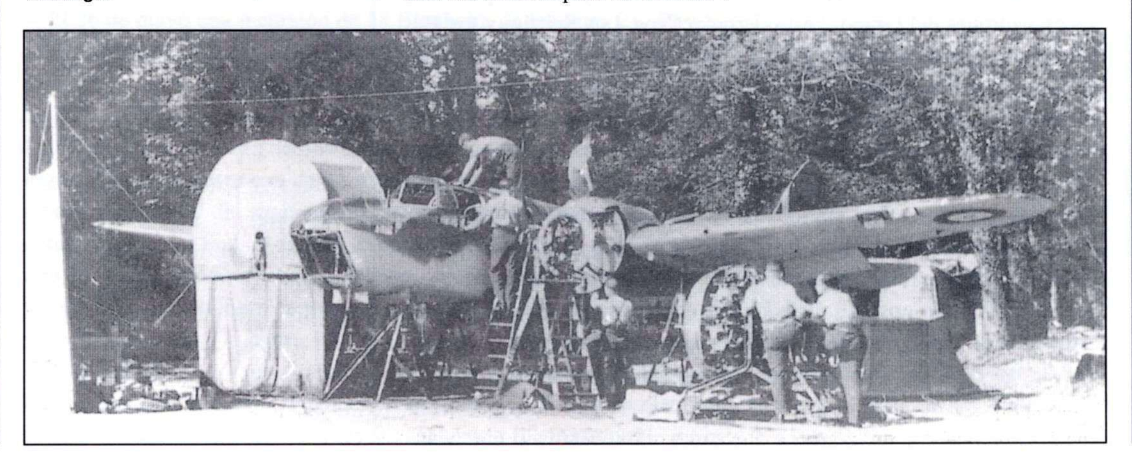
pulación, mientras que el Wg Cdr Stokes sobrevivió a un ataque de tres Bf 109, cuyo entusiasmo desapareció después de que su ametrallador eliminara a uno de los cazas.

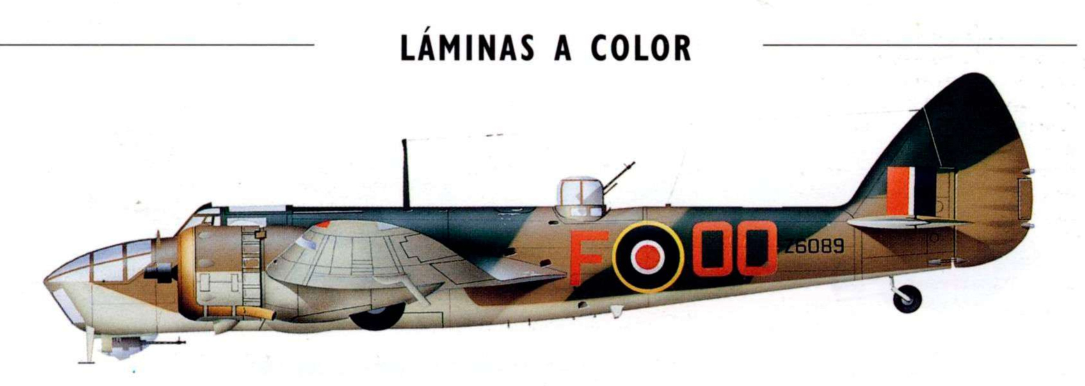
El 9 de junio el Sqn 107 perdió tres aviones, un destino que le esperaría al Sqn 21 dos días más tarde, aunque esta última unidad también reclamó una pareja de Bf 109 durante la misma operación. Posteriormente, los Blenheim con base en el Reino Unido continuaron el combate a un ritmo cada vez menor, a pesar de la rendición de la 51ª División Highland el 12 de junio y la caída de París dos días después. Los Blenheim participaron de nuevo en la cobertura de la evacuación británica (esta vez desde los puertos atlánticos franceses) el 18 de junio. El Sqn 82 realizó aquel día lo que se puede considerar como la última operación de los Blenheim en la Batalla de Francia.

Las misiones y las bajas continuaron, aunque éstas nunca fueron tan graves como a mediados de mayo. Francia solicitó un armisticio el 17 de junio y, finalmente, se rindió cinco días más tarde. La Batalla de Francia le había costado a la RAF 200 Blenheim: 37 de la FAAA, 41 de la Fuerza Aérea y 97 del Mando de Bombarderos. El resto procedían del Mando de Costa y del Mando de Caza.

Todo cambió de nuevo. Gran Bretaña se enfrentó entonces a la amenaza inminente de la invasión. De repente, la RAF se convirtió en el único instrumento con el cual Gran Bretaña podría realizar operaciones ofensivas en Europa, y nuevas obligaciones y responsabilidades recayeron en los Blenheim. El propio Churchill señaló: "La Marina puede hacernos perder la guerra, pero sólo la Fuerza Aérea puede ganarla... Los cazas son nuestra salvación, pero sólo los bombarderos proporcionan los medios para la victoria".

Se puede ver al Blenheim IV N6166 del Sqn 21 en fase de reparación en Bodney, en junio de 1940, tras haber vuelto renqueando a la base después de recibir importantes daños de combate. Cuando las tripulaciones de los Blenheim examinaban los He 111 derribados quedaban asombradas por la endeble y ligera constitución de los bombarderos alemanes. Los Blenheim estaban bien fabricados, eran robustos y podían sobrevivir a una cantidad importante de daños de combate. Desgraciadamente, a la tripulación le faltaba la protección del blindaje y éste era el "eslabón débil" de la cadena. Si los Blenheim se hubiesen fabricado con menos peso, podrían haber sido lo suficientemente rápidos como para evitar parte del fuego enemigo.





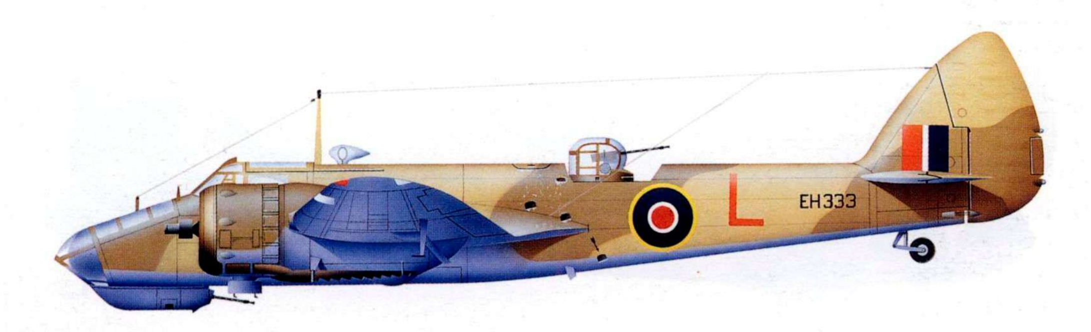
Blenheim IV Z6089/F-00 del Sqn 13, Odiham, Carretera de Dieppe, 19 de agosto de 1942

La incursión sobre Dieppe marcó el canto del cisne de este modelo en Europa. El Sqn 13 organizó dos oleadas, lanzando bombas de fósforo de 45,6 kg sobre la zona terrestre de los cañones de costa mientras los Blenheim IV del Sqn 614 soltaban humo. Este avión fue retirado del servicio como resultado de los daños de combate sufridos en esta incursión.



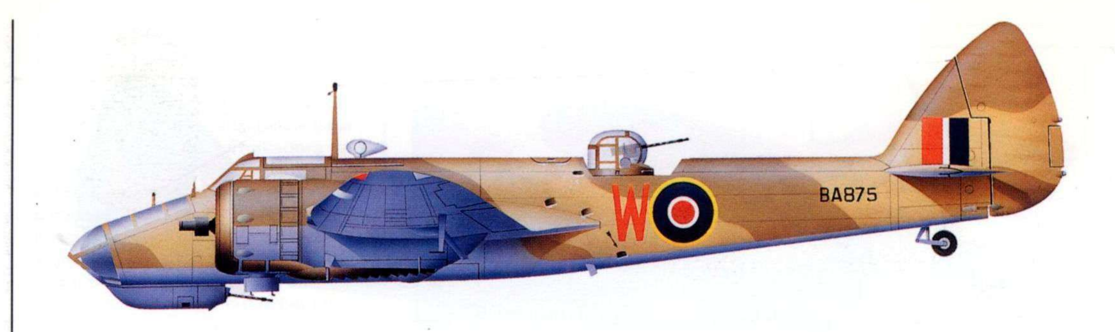
Blenheim IV L9192/Q-WV del Sqn 18, Great Massingham, marzo de 1941

Este Blenheim del Sqn 18 es típico de entre los que participaron en la campaña casi suicida del Grupo 2 en las operaciones contra el tráfico marítimo de los "Fondeaderos" y los "Bloqueos del Canal" y en las grandes incursiones, deliberadamente provocativas.



Blenheim V EH333/L del Sqn 13, Blida, Argelia, junio de 1943

En el norte de África los Blenheim V del Ala 326 no llevaban las letras del código del escuadrón y con frecuencia eran intercambiados por los escuadrones. Este avión muestra el diseño de color habitual de los Blenheim norteafricanos con las partes inferiores en azul celeste y las partes superiores en color tierra medio. Por debajo de las góndolas del motor se han instalado los filtros Vokes. Este avión se estrelló en Blida el 19 de julio de 1943.



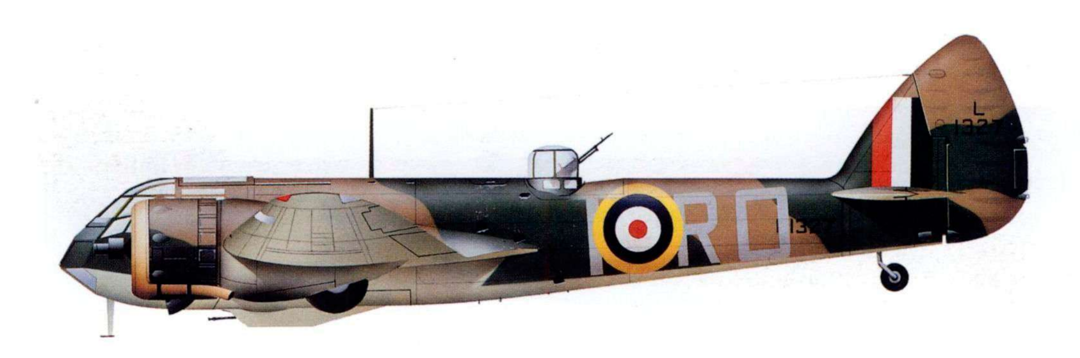
Blenheim V BA 875/W del Sqn 18, Canrobert, Túnez, diciembre de 1942

Este Blenheim V, el protagonista de la ilustración de la portada, fue el avión que pilotaba el Wg Cdr H. G. Malcolm en la incursión diurna del 4 de diciembre durante la que consiguió la Cruz Victoria. El Sqn 18 formaba parte del Ala 326, junto con los Sqns 13, 114 y 614, equipados de forma parecida. Este avión tiene adaptadas tanto la torreta media superior de dos ametralladoras Mk V como la torreta bajo el morro.



Blenheim IF K7090/ZK-V del Sqn 25, North Weald, febrero de 1940

El K7090 fue uno de los bombarderos originales del Sqn 144 que prestó sus servicios como caza con el Sqn 248 antes de pasar a formar parte del Sqn 25 el 22 de febrero de 1940, momento en el que ya se le había acoplado un conjunto ventral de cuatro ametralladoras. Tras haber sido transferido a la Unidad de Instrucción Operativa 54, se perdió en un accidente fatal mientras volaba en círculos alrededor de una baliza el 18 de julio de 1941.



Blenheim IF L1327/I-RO del Sqn 29, Digby, junio de 1940

Con un aspecto muy parecido al de un bombardero Blenheim estándar, más que a un caza nocturno (excepto por su conjunto ventral de ametralladoras). Los cazas nocturnos no comenzaron a tener este aspecto hasta que empezaron a recibir una capa general de negro hollín a partir de diciembre de 1940, y desde mediados de 1941 con frecuencia se tapaban las zonas blancas de las insignias nacionales, aunque los códigos de las unidades se volvieron a pintar en rojo en el otoño de 1941.



Blenheim IV R3612/V-BL del Sqn 40, Wyton, julio de 1940

Al final de la Batalla de Francia la mayoría de los Blenheim del Grupo 2 tenían un aspecto muy parecido a éste. Los aviones de la RAF que operaban en Francia, o sobre ella, comenzaron a recibir los distintivos tricolor en el plano de deriva en marzo de 1940, en un intento de igualarlos con los aparatos de la *Armee de l'Air,* que tenían franjas en el timón. La RAF tenía dudas en cuanto a la aplicación de pintura adicional en las superficies de control, por lo que las franjas de la cola se aplicaron en el plano de deriva en lugar de en el timón.



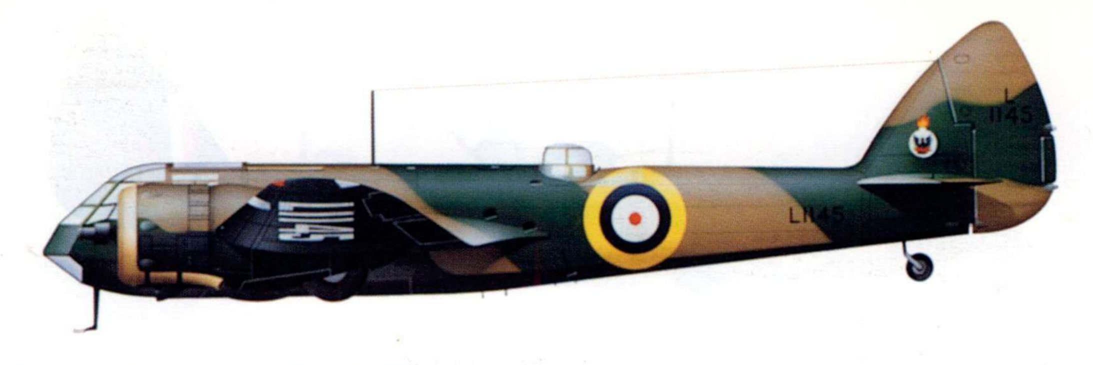
Blenheim IV (número de serie desconocido)/K-0B del Sqn 45, Muqueibila, Palestina, julio de 1941

El Sqn 45 se actualizó con los Blenheim IV en marzo de 1941, antes de trasladarse al Lejano Oriente en febrero de 1942. Este avión es típico de los Blenheim IV adaptados al trópico con los filtros Vokers sobre las tomas del carburador en la parte inferior del capot de cada motor. El entorno del desierto hizo estragos en los mecanismos eléctricos que abrían y cerraban las compuertas de las bombas y, con frecuencia, los aviones volaban sin estas últimas, como se puede ver aquí.



Blenheim IV L4841/N-TE del Sqn 53, Odiham, 1939

Los primeros Blenheim IV se entregaron a este escuadrón del Mando de Cooperación con el Ejército con el camuflaje nocturno de fábrica en color verde oscuro y color tierra oscuro, con una diferenciación muy fuerte y nítida entre los colores. Este avión pronto convirtió sus círculos del fuselaje al modelo B y el código TE se aplicó detrás del círculo, con las letras individuales por delante del distintivo nacional. Se acopló la torreta básica media superior, con una única ametralladora Vickers Modelo K de funcionamiento a gas. No se adaptó la torreta bajo el morro.



Blenheim I L1145 del Sqn 57, Upper Heyford, 1938

Los Blenheim IV fueron diseñados para el Mando de Cooperación con el Ejército y sus escuadrones recibieron los primeros aparatos que salieron de la cadena de montaje. Sin embargo, el Sqn 57 se trasladó a Francia en 1939, antes de que se pudiera actualizar con el nuevo modelo y, de esta forma, mantuvo inicialmente los Blenheim I. Este avión tiene la torreta media superior habitual de la primera época con una única ametralladora tipo K, que aparece aquí en la posición retrasada. El distintivo de la unidad se presenta en una granada tradicional en la parte inferior del plano de deriva.



Blenheim IVF Z5722/Z-WM del Sqn 68, High Ercall, 1941

Este Blenheim IVF fue el avión personal del Wg Cdr Honorable Max Aitken, OC del Sqn 68, siendo preferido antes que cualquiera de los Beaufighter con los que se estaba reequipando el escuadrón por aquel entonces. Este avión sobrevivió como aparato del escuadrón después de que los Beaufighter estuvieran completamente repartidos, pero desapareció en Coltishall, el 6 de junio de 1942, después de que un piloto intentara despegar sin cerrar las aletas de refrigeración, chocando contra el asta de una bandera. Aitken, hijo de lord Beavebrook, había pilotado los Blenheim I con el Sqn 601 desde el primer día de la guerra y después de mandar el Sqn 68 y el Ala de Ataque de Banff, también consiguió realizar una salida con un Mosquito el último día de la guerra; acumuló 15 victorias aire-aire durante el conflicto.



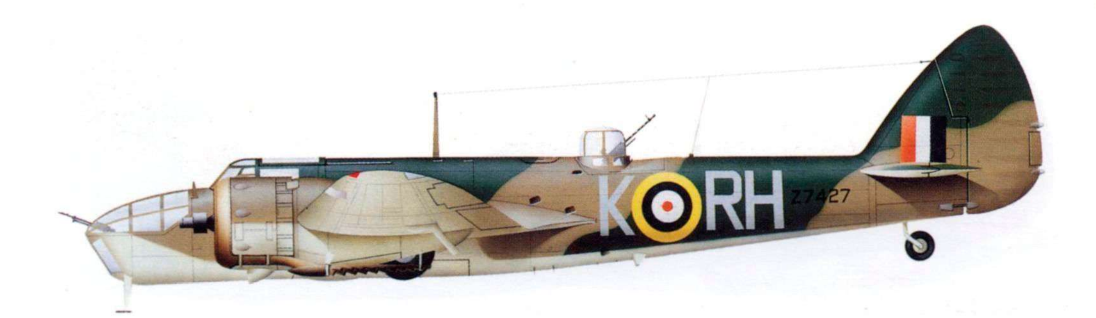
Blenheim IV P6915/A-UX del Sqn 82, Watton, comienzos de 1940

Este Blenheim IV del Sqn 82, retirado del servicio después de los daños recibidos por los Bf 109 que le interceptaron durante un reconocimiento armado en la incursión de Abbeville el 7 de junio de 1940, todavía muestra la torreta acristalada de la ametralladora bajo el morro a estas alturas del conflicto. Este avión en particular tenía un distintivo en toda la altura del plano de deriva, cuya ancha franja blanca central ocupaba prácticamente la totalidad del plano de deriva vertical. Hay una famosa fotografía de este avión que muestra otros aparatos con una amplia gama de estilos de distintivos en el plano de deriva, algunos con franjas blancas estrechas, otros anchas, algunos de altura completa, otros cortos y algunos sin distintivo alguno en el plano de deriva.



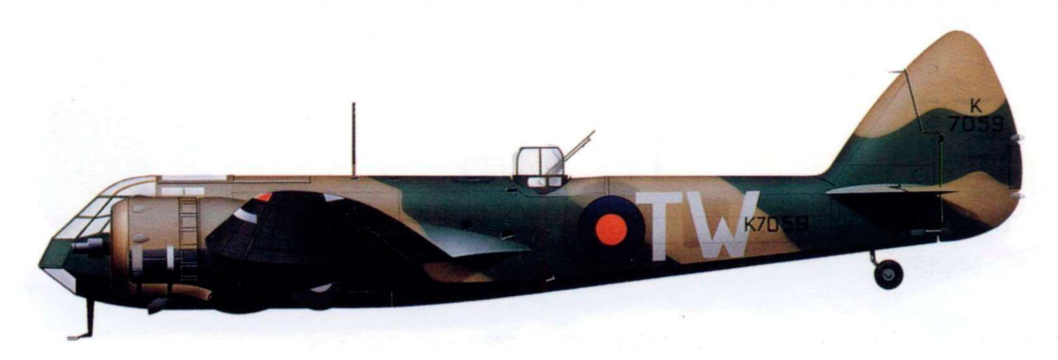
Blenheim IV T1828/V-UX del Sqn 82, Bodney, febrero de 1941

En 1941 la mayoría de las operaciones de los Blenheim se realizaban de día, bien como parte de misiones importantes fuertemente escoltadas, concebidas para atraer a los cazas enemigos, o como ataques suicidas contra el tráfico marítimo. Los Blenheim también se utilizaban para las salidas de ataque nocturno y para organizar incursiones de diversión en apoyo de las operaciones de la Fuerza Principal. Para estas últimas salidas se intentaba utilizar el pequeño número de Blenheim con las partes inferiores en negro, pintadas con pintura al temple negra mate lavable. El número de aviones con las partes inferiores en negro aumentó según fueron teniendo más importancia las operaciones nocturnas.



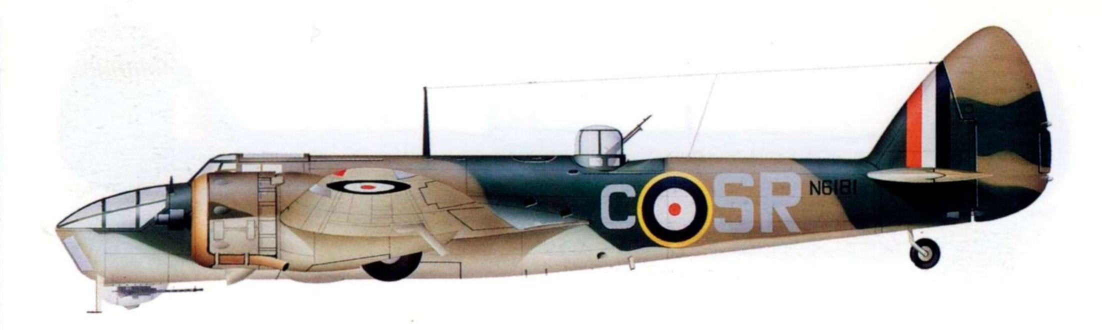
Blenheim IV Z7427/K-RH del Sqn 88, Attlebridge, agosto de 1941

Incluso todavía en agosto de 1941 había Blenheim IV operando sin las ametralladoras bajo el morro, como este ejemplo que lleva el código RH del Sqn 88. Después de sufrir muchas bajas como escuadrón de combate en Francia, el Sqn 88 pasó gran parte de 1940 y el comienzo de 1941 descansando, realizando patrullas costeras desde Sydenham, en Irlanda del Norte. Este escuadrón se reequipó con los Boston bastante pronto después de su regreso a East Anglia. El avión tiene acoplada la torreta media superior con dos Browning de última época y dispone de tubos de escape Stickleback reductores de llamas.



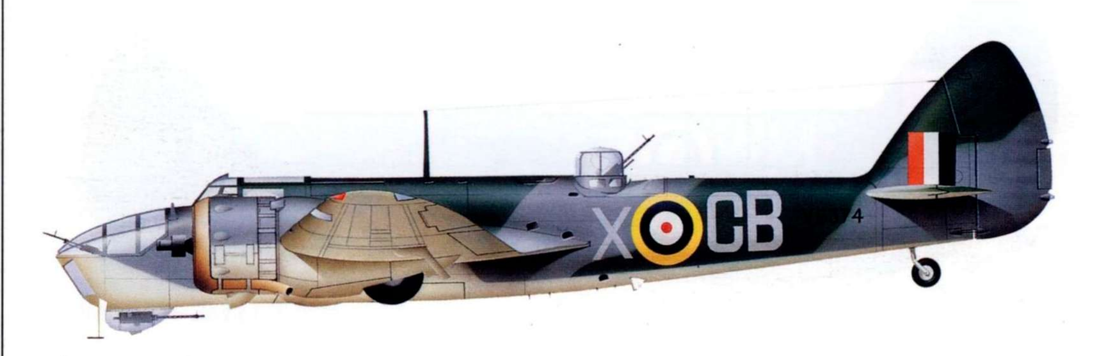
Blenheim I K7059/TW del Sqn 90, Bicester, septiembre de 1938

Formado como el escuadrón de bombarderos del Grupo 1 en la base de Bicester de la RAF, el Sqn 90 pasó a funciones de instrucción con el Grupo 6 al estallido de la guerra, trasladándose desde West Raynham hasta Weston on the Green. Finalmente, esta unidad se fusionó con el Sqn 35 en Upwood para formar la Unidad de Instrucción Operativa 17. El Sqn 90 pintó rápidamente sus aviones con los colores de la guerra cuando estalló el conflicto, sustituyendo el indiscreto prefijo del código 90 con un código de dos letras.



Blenheim IV N6181/C-SR del Sqn 101, West Raynham, agosto de 1940

Al igual que el Sqn 90, el Sqn 101 se formó en Bicester y se trasladó a West Raynham, asumiendo funciones de instrucción cuando estalló la guerra. Pero, al contrario que el Sqn 90, el Sqn 101 volvió rápidamente al frente y realizó ataques operativos desde julio de 1940, principalmente contra las barcazas de la invasión en los puertos del Canal de la Mancha. El Sqn 101 tuvo una vida relativamente corta como escuadrón de Blenheim ya que se reequipó con los Wellington en abril de 1941.



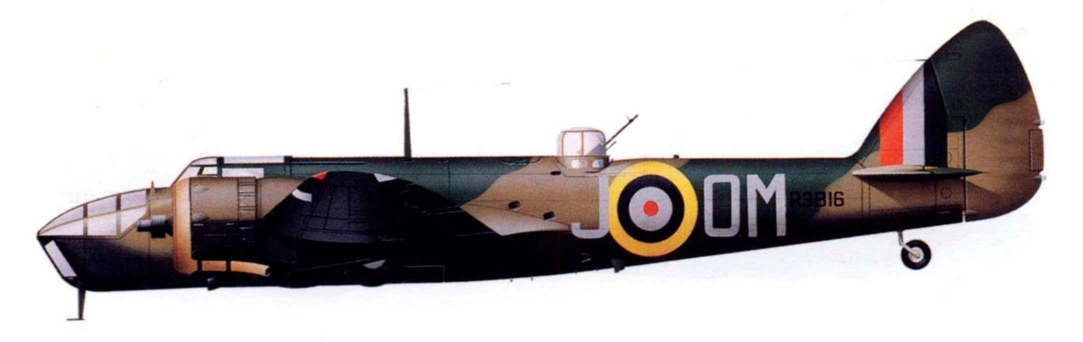
Blenheim IV V6374/x-GB del Sqn 105, Lossiemouth, finales de 1941

Un puñado de Blenheim utilizados por el Sqn 105, y por algunas otras unidades del Mando de Bombarderos, que participaron en las incursiones contra el tráfico marítimo llevaban el mismo diseño de color verde y gris mar en las superficies superiores que el Mando de Costa. Adaptado con la torreta media superior de dos ametralladoras, este avión también dispone de una ametralladora montada libremente en el morro y otra que miraba hacia atrás en el carenado transparente por debajo del morro.



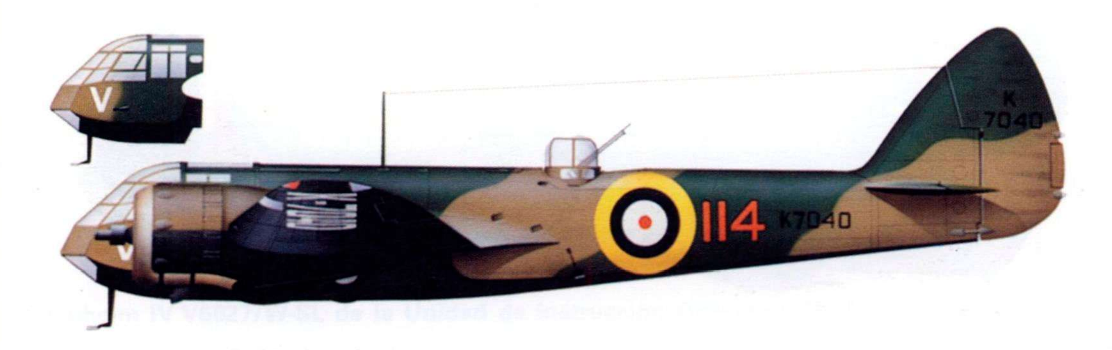
Blenheim IV V6028/D-GB del Sqn 105, Swanton Morley, julio de 1941

Este avión fue pilotado por el Wg Cdr *Hughie* Edwards en la incursión contra Bremen, el 4 de julio de 1941, que le valió la Cruz Victoria. Se puede ver la instalación con las Browning gemelas en la torreta. Este avión disponía de una potencia de fuego adicional en la forma de una ametralladora montada libremente en el acristalamiento del morro, con otra mirando hacia atrás en el carenado transparente bajo el morro, de la primera época. También tenía adaptado un espejo retrovisor no reglamentario por encima de la cabina.



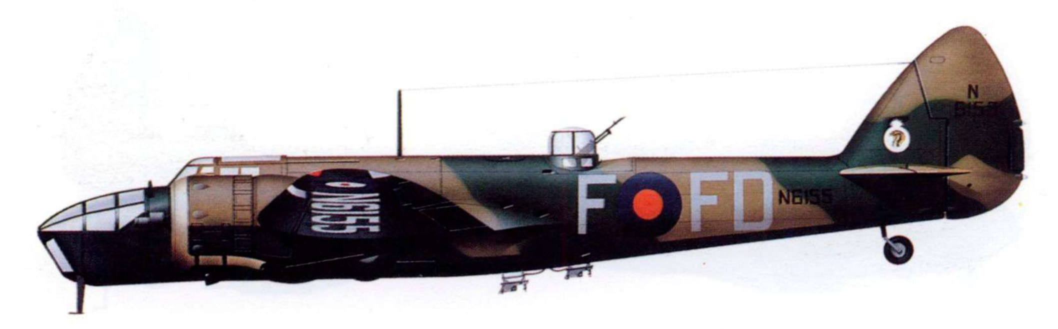
Blenheim IV R3816/J-OM del Sqn 107, Leuchars, marzo de 1941

Aunque el método más evidente (y habitual) de preparar los Blenheim del Grupo 2 para las operaciones nocturnas era pintar completamente en color negro sus superficies inferiores, algunos aviones eran simplemente atenuados. Este Blenheim IV del Sqn 107 tiene las partes inferiores oscurecidas con pintura negra pulverizada, mientras que las partes blancas de la insignia nacional también han sido oscurecidas al pintarles encima un gris mar medio. El atenuamiento de los Blenheim comenzó en el invierno de 1940, pero como las operaciones nocturnas representaban una parte menor, sólo se solían repintar unos cuantos aviones de cada escuadrón.



Blenheim I K7040/V del Sqn 114, Wyton, marzo de 1937

Este avión ejemplifica el diseño inicial de colores de los bombarderos Blenheim, con las partes inferiores oscuras, los números de serie blancos bajo las alas y las partes superiores en color tierra/verde oscuro. El número del escuadrón se aplicaba en letras de 45 centímetros por detrás del círculo. Estos números originales del escuadrón se atenuaron rápidamente a un gris uniforme. Tras la Crisis de Múnich, se retiraron los números del escuadrón, sustituyéndose por códigos de dos letras. Inicialmente, algunos escuadrones no tenían números asignados y algunos aviones volaron sin signos identificativos durante algunas semanas.



Blenheim IV N6155/F-FD del Sqn 114, Wyton, marzo de 1937

Aunque diseñados para satisfacer las necesidades del Mando de Cooperación con el Ejército como bombarderos de reconocimiento, los Blenheim IV resultaron ser una mejora tal con respecto a los Mk 1 originales, que fueron rápidamente aceptados en el servicio para sustituir a la versión anterior. El Sqn 114 recibió sus primeros Mk IV en abril de 1939 y este Blenheim IV aparece tal y como debió de estar poco después de su llegada a Wyton.



Blenheim IV L8756/E-XD del Sqn 139, Plivot, Francia, abril de 1940

Las superficies inferiores en negro se consideraron rápidamente como no adecuadas para las operaciones diurnas dentro del espacio aéreo alemán y, el 27 de octubre de 1939, se envió un Blenheim con base en Wyton a Heston, donde Titanine lo pintó de nuevo con las partes inferiores en color verde mar claro (posteriormente conocido como verde huevo de pato), al mismo tiempo que se pulían y cubrían las superficies superiores. Esto permitió un útil aumento de velocidad e, inmediatamente, el resto de los Blenheim IV con base en Wyton (Sqn 114 y Sqn 139) fueron pintados de forma similar.



Blenheim IVF 3965/P-LA del Sqn 235, Bircham Newton, mediados de 1940

El Sqn 235 pasó al Mando de Costa en febrero de 1940 y comenzó las operaciones en mayo desde Bircham Newton. Inicialmente, los cazas Blenheim del Mando de Costa llevaban el camuflaje diurno de caza reglamentario, como se puede ver aquí, pero en última instancia algunos recibieron en las superficies superiores un camuflaje de dos tonos (gris azulado y verde azulado) más adecuado. Los Blenheim IV que operaron en funciones de ataque solían llevar portabombas ligeros exteriores, detrás de los conjuntos de ametralladoras ventrales.



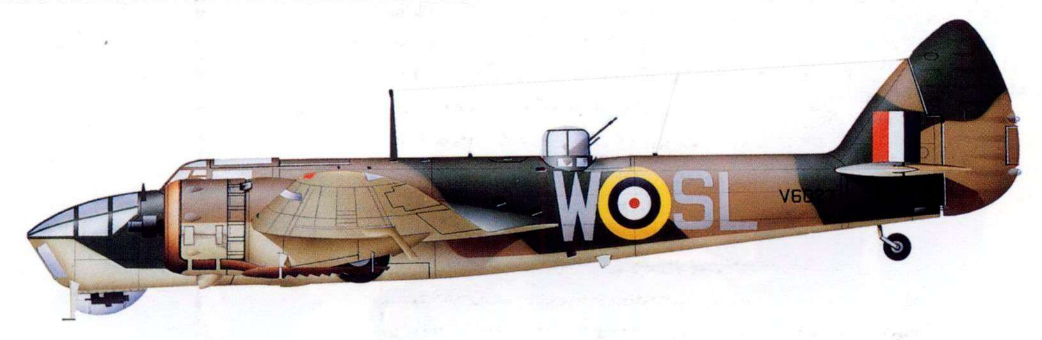
Blenheim IF L1336/WR-E del Sqn 248, Hendon, finales de 1939

Este Blenheim IF del Sqn 248 lleva los colores reglamentarios de los cazas diurnos de aquel periodo, con las partes inferiores en blanco y negro, divididas por la línea central. Esta unidad fue posteriormente transferida al Mando de Costa y muchos de sus Blenheim IV posteriores llevaron los colores "mar templado de costa" con las superficies superiores camufladas con colores adicionales gris pizarra oscuro y gris mar oscuro.



Blenheim IVF V5735/D-QY del Sqn 254, Aldergrove, julio de 1941

Aunque formaban una unidad del Mando de Costa desde enero de 1940, los Blenheim del Sqn 254 todavía llevaban la mayoría los colores reglamentarios de los bombarderos diurnos un año y medio después, con las partes superiores en color tierra oscuro/verde oscuro. La instalación del conjunto ventral de ametralladoras del tipo caza impidió la colocación de una torreta de ametralladoras bajo el morro en dirección trasera. Este avión mantiene la ametralladora única tipo VGO K en su torreta media superior.



Blenheim IV V6027/W-SL de la Unidad de Instrucción Operativa 13, Bicester, primavera de 1941

Hay reiterados informes sobre que algunos de los Blenheim de las Unidades de Instrucción Operativa tenían las partes inferiores en color amarillo de instrucción, pero la inmensa mayoría llevaban los colores reglamentarios de los bombarderos diurnos, como este avión de la Unidad de Instrucción Operativa 13. Este bombardero es típico de los aparatos de las Unidades de Instrucción Operativa, con un distintivo rectangular en el plano de deriva, el círculo A1 en el fuselaje y los códigos en gris claro. Los límites rectos con bordes gruesos del camuflaje son típicos de los Mk IV de la última fase de producción.



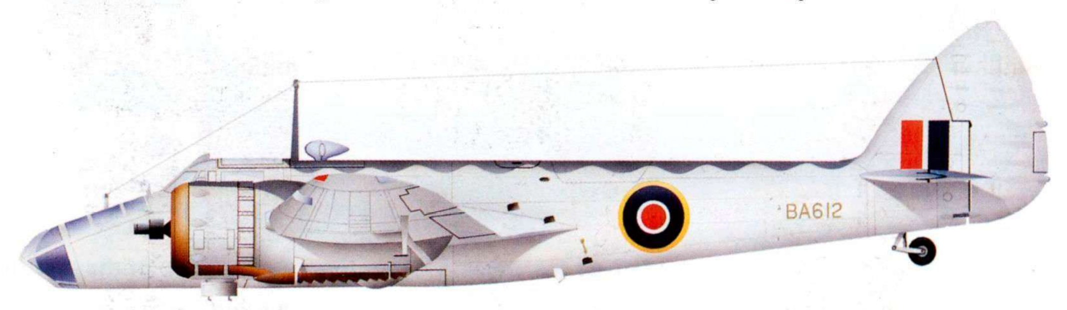
Blenheim 1F (serie de número desconocido)YN-B del Sqn 601, Hendon, verano de 1939

Inmediatamente antes de la guerra, unos cuantos Blenheim todavía llevaban los distintivos de los escuadrones. Esta práctica fue muy habitual entre las unidades auxiliares que, en general, no habían sido divididas repetidas veces para formar los núcleos de nuevas unidades, de forma que el espíritu de cuerpo y el orgullo de la unidad estaban en su punto álgido. Aparte de esto, este avión era un ejemplo típico de los cazas Blenheim en el estallido de la guerra.



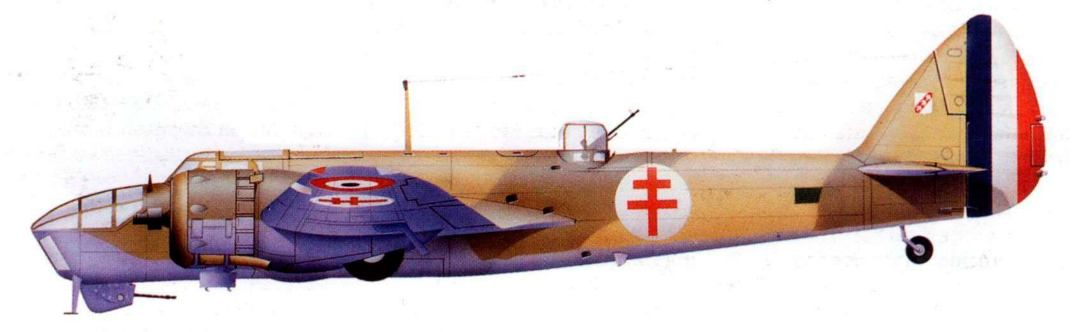
Blenheim IF K7159/YX-N de la Unidad de Instrucción Operativa 54, Church Fenton, septiembre de 1941

A menudo identificado erróneamente en los textos de las fotografías como un avión del Sqn 614, el K7159 prestó sus servicios realmente en la Unidad de Instrucción Operativa 54, una unidad de instrucción de caza nocturna. Este avión tiene el conjunto de ametralladoras reglamentario bajo el fuselaje y también tiene adaptada la antena del radar Mk III en el morro. Lleva un desgastado acabado nocturno especial. La mayor parte del acristalamiento inferior del morro ha sido pintado encima para eliminar los reflejos, dado que no hay necesidad de utilizar la puntería de bombardeo visual. El negro completo no resultó tener éxito como camuflaje nocturno ya que era demasiado fuerte y hacía que el avión tuviera realmente silueta, por lo que este diseño duró poco tiempo.



Blenheim V BA612 de la Unidad de Instrucción Operativa 132, East Fortune, mediados de 1943

La Unidad de Instrucción Operativa 132 fue una unidad de instrucción para la actualización, cuya función principal fue la de instruir a las tripulaciones aéreas destinadas a los escuadrones de Beaufighter del Mando de Costa. Sin los Beaufighter con doble control, los Blenheim V eran la opción natural para las fases iniciales del programa de instrucción para la actualización. Dado que los Blenheim V de la Unidad de Instrucción Operativa 132 se utilizaban para la instrucción de pilotos, todas las torretas de las ametralladoras se retiraron y se cubrieron.



Blenheim IV del *Groupe Lorraine,* Fuerza Aérea de la Francia Libre, agregado al Ala 270, RAF, Fuka, desierto occidental (Egipto), noviembre de 1941

Los Blenheim V de la Francia Libre solían llevar el camuflaje reglamentario del desierto modelo de la RAF, con las partes inferiores en azul celeste y las partes superiores en color piedra medio/tierra. Pero los distintivos variaban enormemente. Este avión lleva la cruz roja de *Lorraine* de la Francia Libre, con un sencillo perfil blanco.



Sgt George Keel, Ametrallador Aéreo/Operador de Radio con el Sqn 235 en la Isla de Thorney en octubre de 1940. Lleva el uniforme de vuelo Modelo 1930 con cuello de piel sobre el uniforme de campaña reglamentario. Sus guantes de cuero son del Uniforme Modelo 1933, su casco es del Modelo B y las gafas que sobresalen del bolsillo son del tipo Mk IIIA. Por último, las botas de vuelo de cuero son del Uniforme Modelo 1936. George Keel fue declarado desaparecido, junto con los otros dos miembros de la tripulación, después de un enfrentamiento entre el Blenheim IV N3530/"QY-S" y los aviones enemigos durante una patrulla de protección del campo de aviación al sur de la Isla de Thorney a última hora de la tarde del 9 de octubre de 1940.

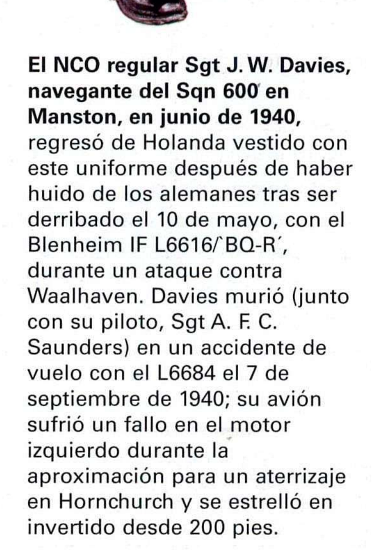
El Sgt S. W. Lee, Ametrallador Aéreo/Operador de Radio con el Sqn 113 en Heliópolis, Egipto, en enero de 1940, lleva puesto un traje Irvin de dos piezas todo de cuero. Sus botas Modelo 1930 son de color marrón cuero a juego, al igual que el casco Modelo B que lleva puesto; a este último va sujeta una máscara Modelo D para toda la cara. Lee lleva puesto el atalaje del paracaídas, con el paquete colgando cómodamente por debajo de la espalda. Lee, un veterano de muchas acciones en el Mediterráneo, ascendió finalmente a *flight lieutenant* y recibió la AFC (Cruz de la Fuerza Aérea) y la DFM.

Sgt Stuart Bastin, Ametrallador Aéreo/Operador de Radio con el Sqn 105 en Swanton Morley en julio de 1941. Bastin lleva puesto el uniforme reglamentario nº 1, completado con zapatos brillantes de punta de acero. Sobre su chaleco salvavidas lleva las anchas correas del atalaje del paracaídas tipo asiento. Bastin desapareció con su tripulación el 26 de agosto de 1941, cuando el Blenheim IV Z7682/'N' chocó contra el mástil de un buque al que atacaba en las proximidades de la costa de Túnez y explotó.



El Sqn Ldr Hector Lawrence, *Officer Commanding* de la Escuadrilla B del Sqn XV en Wyton, en mayo de 1940, lleva puesto un uniforme de vuelo, modelo combinado de algodón cruzado azul sobre el uniforme nº 1 de campaña reglamentario. Ha modificado el uniforme al eliminar los enganches para el paracaídas de pecho, dejando sólo los enganches para el paracaídas tipo asiento. Lleva un inmaculado par de botas de vuelo Modelo 1936. Lawrence, un veterano de la incursión del Canal Albert del 12 de mayo, murió en combate seis días después cuando su formación fue atacada por los Bf 109E en el momento en que intentaban bombardear las columnas de las tropas de la Wehrmacht que avanzaban hacia Le Cateaux.

El Sgt T. Inman, piloto del Sqn 82 en Watton, en marzo de 1941, lleva puesto un traje-atalaje Irvin, especialmente diseñado para las tripulaciones de los bombarderos, sobre su uniforme nº 1. Tenía piezas hinchables y tres puntos de sujeción para diversos modelos de paracaídas. Su casco es un Modelo B y la máscara de oxígeno un Modelo D.



El NCO regular Sgt J. W. Davies, navegante del Sqn 600 en Manston, en junio de 1940, regresó de Holanda vestido con este uniforme después de haber huido de los alemanes tras ser derribado el 10 de mayo, con el Blenheim IF L6616/'BQ-R', durante un ataque contra Waalhaven. Davies murió (junto con su piloto, Sgt A. F. C. Saunders) en un accidente de vuelo con el L6684 el 7 de septiembre de 1940; su avión sufrió un fallo en el motor izquierdo durante la aproximación para un aterrizaje en Hornchurch y se estrelló en invertido desde 200 pies.

A LA OFENSIVA

Mientras perduró la amenaza de la invasión, el Mando de Bombarderos se encargó de las operaciones contra el tráfico marítimo en el Canal de la Mancha y contra las barcazas de la invasión en los puertos del Canal. Los bombarderos redujeron la flota de 3.000 barcazas en aproximadamente un 12% (incluyendo 214 de las 1.918 barcazas que se habían reunido en el Rin), convenciendo a Hitler de que la situación aérea hacía que la invasión fuese un juego demasiado peligroso. En muchos sentidos, ésta fue la verdadera Batalla de Inglaterra y, ciertamente, esta poco divulgada campaña desbarató la prevista operación *Sea Lion* de Alemania, al menos en lo que se refiere al desgaste que sufrió la Luftwaffe por parte del Mando de Caza. El *Führer* desvió su atención hacia el este, mientras que los submarinos intensificaban su intento de someter Gran Bretaña por el hambre.

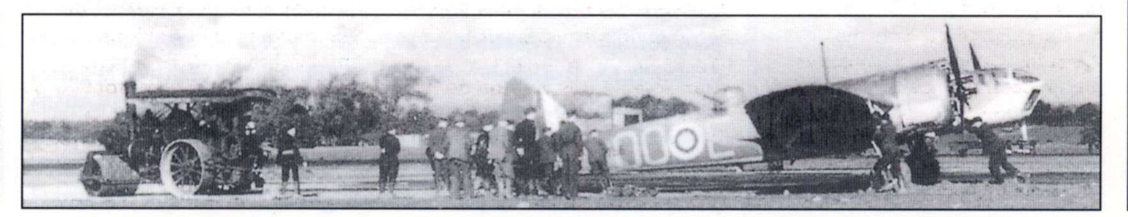
Una y otra vez, escuadrones completos de Blenheim atacaban sin eficacia blancos muy bien defendidos para, a continuación, no lograr regresar, o volver con uno o dos aparatos. Las salidas en parejas o de aviones en solitario no resultaron ser menos costosas. Para empeorar las cosas, el Grupo 2 era mandado por el Air Vice Marshal (AVM) Donald Stevenson, un controvertido personaje cuyo lado negativo lo resumió Max Hastings en su libro *Bomber Command (El Mando de Bombarderos):*

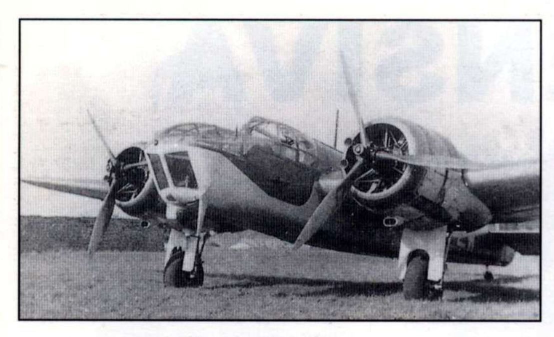
"Le apodaron *el Carnicero*, no con el lastimoso afecto con el que se le dio este apelativo a Harris, sino con un resentimiento amargo. Parecía que Stevenson, un hombre despiadado y arrogante sin ningún interés aparente por los problemas a los que se enfrentaban sus tripulaciones, consideraba las operaciones del Grupo 2 únicamente a la luz de su propio avance. 'Un buque alcanzado es un buque hundido', declaró enérgicamente mientras acumulaba unas estadísticas abultada e intencionadamente exageradas de los logros de su Grupo. 'Así lo quiere Churchill', declaraba de forma indiscutible. Los oficiales del estado mayor de Stevenson, muchos de los cuales (como Sam Elworthy y *Paddy* Bandon) habían sido anteriormente distinguidos jefes de unidades de Blenheim, intentaron desesperadamente persuadirle para que detuviera la carnicería que ellos habían presenciado de primera mano. Durante una de aquellas discusiones, Stevenson incluso le lanzó un bote de tinta a Elworthy, gritándole su lema: 'Así lo quiere Churchill".

Esto no era, en sí mismo, enteramente cierto. En una de aquellas notas al Jefe del Estado Mayor del Aire sobre la *Acción del Día*, Churchill señaló su propia posición:

"La pérdida de siete de los 17 Blenheim en el ataque a la luz del día contra el tráfico mercante y los muelles de Rotterdam es muy grave. Es-

El personal civil maneja uno de los Blenheim IV del Sqn 13 con una apisonadora al lado para remolcar el avión.





Este Blenheim del Sqn 40 fue declarado desaparecido cerca de Ostende el 9 de septiembre de 1940. El avión tenía la letra del código individual finamente perfilada en blanco. Este escuadrón se reequipó con los Blenheim en diciembre de 1939, tras haber sido una de las unidades de Battle de la Fuerza Avanzada de Ataque Aéreo. Comenzó sus operaciones durante la Batalla de Francia y siguió combatiendo sin apenas respiro hasta que se reequipó con los Wellington en noviembre de 1940.

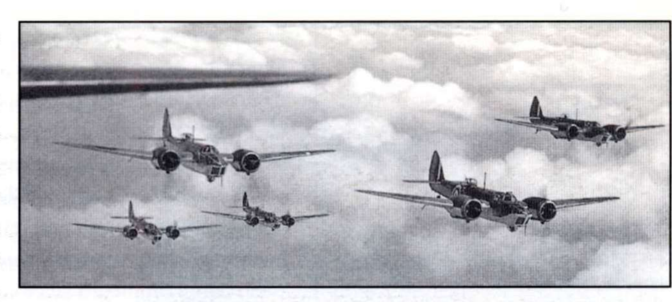
tas bajas se podrían aceptar al atacar el *Scharnhorst*, el *Gneisenau* o el *Tirpitz* o un convoy con destino al sur, a Trípoli, porque, aparte de los daños causados, se sirve a un objetivo estratégico de primera categoría. Pero parecen desproporcionadas para un ataque contra el tráfico mercante no implicado en funciones de suministros vitales. Aunque admiro enormemente el valor de los pilotos, no quiero que se les presione en demasía. Se tienen que seleccionar con más frecuencia blancos más fáciles que proporcionen una compensación de daños más elevada en comparación con las bajas".

Esto era un severo reproche para los jefes y los responsables del planeamiento del Grupo 2. Desgraciadamente, Stevenson no se iba a reprimir y prácticamente hizo caso omiso a una directiva del 30 de junio, que traspasaba de forma efectiva la campaña contra el tráfico marítimo al Mando de Costa, y en otra directiva con fecha de 30 de agosto de 1941 se le tuvo que ordenar directamente que conservara sus aviones y sus tripulaciones. Pero cuando se retiró a Stevenson de su puesto en diciembre de 1941 no fue con deshonra, sino para enviarlo al mando de la RAF en Birmania.

Algunos todavía creen que el mensaje de Churchill no fue sincero y que demostró la amnesia selectiva de los políticos. Ciertamente, no puede haber argumento en contra en cuanto a que el Primer Ministro envió una directiva el 6 de marzo de 1941 al Mando de Bombarderos otorgándole a la guerra en el mar la prioridad absoluta, como respuesta a la intención declarada por Hitler (manifestada el 24 de febrero) de utilizar el bloqueo naval para obligar a Gran Bretaña a doblegarse en 60 días. Hasta cierto punto se podría afirmar, por lo tanto, que Stevenson sólo hizo lo que se le ordenó hacer con los lamentablemente escasos recursos bajo su control, pero un mando mejor podría haber cuestionado sus órdenes o haber trabajado más para garantizar que sus hombres dispusieran de los instrumentos para cumplirlas.

Desde el 5 de junio de 1940 el Mando de Bombarderos ordenó que los Blenheim del Grupo 2 realizaran incursiones de ataque y repliegue dirigidas específicamente para obligar al enemigo a desplegar sus cazas en el frente más amplio posible. Algunas, si no todas, las operaciones de los Blenheim eran de una importancia vital para ganar la guerra. Aunque ninguna de las incursiones por sí solas provocó daños determinantes a los acorazados alemanes escondidos en el puerto de Brest, el bombardeo nocturno de los "pesados" y las ocasionales punzadas de los Blenheim provocaron finalmente que la *Kriegsmarine* (Marina de Guerra alemana) entrara en el imprudente juego de la famosa "Carrera del Canal". La RAF no logró hundir los buques que huían hacia casa, pero éste no iba a ser el final de la historia. El *Scharnhorst*, el *Gneisenau* y el *Prinz Eugen* escaparon, pero el *Gneisenau* resultó tan gravemente dañado por las minas y los posteriores ataques aéreos contra Kiel que se pasó el resto de la guerra en el dique seco, y el *Prinz Eugen* fue reparado demasiado tarde como para desempeñar un papel activo en la guerra. Mientras tanto, el *Scharnhorst* se vio obligado a una existencia nómada, evitando a los bombarderos y los buques de guerra aliados, hasta que se le acabó la suerte en el Mar del Norte. Ninguno de estos buques fue capaz de salir al Atlántico para hacer estragos en los convoyes aliados, so-

bre todo como resultado de las incursiones del Mando de Bombarderos.



El Sqn 40 en la base de Wyton de la RAF organizó esta precisa formación a comienzos de marzo de 1941. Se suponía que las Vic de tres aviones proporcionaban el mejor fuego mutuo contra los cazas atacantes, pero ya era evidente que la cobertura de las nubes y la táctica de vuelo en cotas muy bajas eran mucho más sensatas.

Los Blenheim también desempeñaron un papel significativo en el ataque contra la ciudad de Wilhelmshaven el 15 de enero de 1941 (como represalia por el ataque de la Luftwaffe contra Plymouth), que fue en ese momento la incursión más grande de la RAF en la guerra. En ocasiones, incluso se atacaban los campos de aviación por la noche; las tripulaciones más atrevidas hacían coincidir en el tiempo sus ataques con el regreso de los bombarderos alemanes a sus bases. Los pilotos de los Blenheim ocasionalmente disparaban a las banderas alemanas (si las podían localizar) y, a continuación, entraban en el circuito con las luces de navegación encendidas. Algunos Blenheim simplemente bombardeaban la pista de iluminación, inutilizándola y obligando a los aviones enemigos a desviarse o a quedarse sin combustible, esperando que repararan la señalización de la pista.

Probablemente, los "chicos de los Blenheim" eran menos vulnerables que el resto ya que pilotaban aviones que eran relativamente pequeños y difíciles de ver y con la suficiente agilidad como para volar en vuelo rasante con un cierto grado de confianza. Y el vuelo rasante significaba vuelo rasante. Durante el día, los Blenheim navegaban a la altura de los campanarios de las iglesias y habitualmente volaban a 13 metros, e incluso más bajo por campos abiertos. Los Blenheim volvían regularmente a las bases arrastrando trozos del cable del telégrafo o con matas de vegetación adheridas a la rueda de cola. Incluso una tripulación reclamó haber matado un soldado a caballo durante un viraje a bajo nivel, una reclamación que aparentemente se corroboraba con la siniestra abolladura en el borde de ataque de la punta del ala izquierda.

Gran parte del trabajo de los Blenheim del Grupo 2 era contra el tráfico marítimo del Eje, ya que los aviones del Mando de Bombarderos reforzaban a los Blenheim del Mando de Costa. Después de la directiva de Churchill del 6 de marzo de 1941, se encargó de forma específica a cuatro unidades de Blenheim del Grupo 2 (nº 18, nº 21, nº 107 y nº 139) que bloquearan los convoyes enemigos durante el día, y algunos otros escuadrones también participaron en esta campaña. La costa de la Europa ocupada, desde Bergen hasta Oslo y desde el norte de Dinamarca hasta Burdeos, se dividió en 19 "rondas de vigilancia", que serían patrulladas por los Blenheim de guardia buscando buques. Sobre el agua los Blenheim operaban a muy baja cota, atacando a la altura de los mástiles y realizando virajes derrapando para evitar ladearse demasiado. Así se corría el riesgo de exponer la panza del avión al fuego hostil y había más probabilidades de que la punta de las alas impactara con el agua. En ocasiones, el vuelo bajo impedía que los buques con artillería antiaérea dispararan, por miedo a alcanzar a otros buques por detrás de los Blenheim que rozaban las olas. Ted Sismore, un navegante de los Blenheim, lo recuerda así:

"Hacíamos ataques contra el tráfico marítimo a baja altura por cualquier sitio de la costa desde Dinamarca hasta la parte occidental de Francia... Chocamos contra el mar una noche, en las proximidades de

la entrada del Canal de Kiel. Era una noche de niebla y bruma. Estábamos buscando un buque que se sabía que estaba en el Canal y cuando nos alejamos de aquella zona llana chocamos contra el agua y salimos despedidos. Posteriormente, descubrimos que habíamos perdido una pala de una hélice y que habíamos doblado las otras cinco".

Las operaciones de los Blenheim estaban llenas de ejemplos de este heroísmo fortuito, aunque el índice de éxito de las operaciones contra los buques enemigos era bajo.

En aquel momento se creía que se habían hundido 41 buques enemigos en la campaña contra el tráfico marítimo (como resultado de 698 ataques), pero las investigaciones de la posguerra revelaron que sólo se hundieron 29 embarcaciones y se dañaron 21 en las operaciones en los fondeaderos. En contrapartida, se perdieron unos 123 Blenheim. Se hicieron esfuerzos por reducir las bajas, incluyendo la organización de ataques contra el tráfico marítimo con la luz de la luna a finales de mayo de 1941 y el comienzo de las "rondas de vigilancia" contra el tráfico marítimo con escolta de cazas desde el 18 de agosto; ésta era una iniciativa que Stevenson había impulsado a partir de abril.

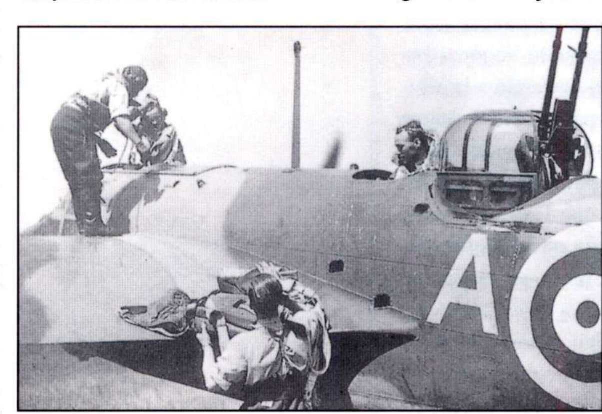
El Flt Sgt Shackleton del Sqn 114 describió una misión habitual, organizada en septiembre de 1941, en la búsqueda de un enorme buque mercante enemigo en las proximidades de la costa francesa:

"Era nuestra primera actuación. El *wing commander* asumió la 'ronda' del medio y nosotros nos encontrábamos a su izquierda. No vimos el gran buque, pero después de virar hacia la izquierda y volar durante el período establecido de tiempo a lo largo de nuestra 'ronda de vigilancia' vimos un convoy justo en el horizonte. Igualmente, en aquel momento vimos un gran buque, probablemente el que buscábamos, pero como nos encontrábamos en una mala posición para atacarlo nos fuimos por el convoy. Yo seleccioné un buque de, creo, entre 3.000 y 4.000 toneladas. Tenía un buque con artillería antiaérea a la derecha".

"Avancé a toda velocidad y me fui hacia el buque mercante. Tanto él como el buque con la artillería antiaérea abrieron fuego. El aire delante de mí se llenó de bocanadas negras con chispas rojas cruzándolas. Eran los proyectiles trazadores y todo indicaba que iban directamente hacia nosotros, así que nos desviamos e impactaron en el agua, donde el chapoteo me recordó al que hacían los niños cuando lanzaban puñados de piedras a un estanque. La artillería antiaérea tiene ese aspecto cuando llegas desde abajo. Era mi primer ataque contra un buque y me elevé un poco tarde, justo para esquivar el mástil. A continuación, descubrimos que íbamos a embestir directamente a un destructor y que un Me 109 estaba a 400 pies por encima de nosotros. Disparó unas cuantas ráfagas cortas y luego se marchó. El *wing commander* debía de haber alcanzado su buque ya que vimos uno grande con las cubiertas inundadas justo después de nuestro ataque".

El 3 de noviembre de 1941, el Centro de Operaciones Aéreas (Stevenson) anunció finalmente el cese de la terriblemente costosa campaña contra el tráfico marítimo. No es que el Estado Mayor del Mando de Bombarderos se moviera por

La tripulación de un Blenheim desciende de él después de una salida durante el verano de 1941. El observador está en mangas de camisa, pero el ametrallador todavía lleva puesta la cazadora Irvine de lana. La instalación de dos Browning gemelas en la torreta dorsal duplicó de forma efectiva la potencia de fuego defensiva de los Blenheim, dado que la ametralladora bajo el morro era de precisión y utilidad limitadas. Ha sido un largo viaje de vuelta hasta casa y el alivio de haber sobrevivido se compensa con el conocimiento de que mañana, o pasado mañana, tendrán que aceptar el reto nuevamente.



altruismo, se necesitaba con urgencia a los Blenheim y sus tripulaciones en otro lugar, especialmente en Malta y en el Mediterráneo. De esta forma, el Grupo 2 del Mando de Bombarderos fue liberado de las operaciones contra el tráfico marítimo en noviembre-diciembre de 1941, finalizando oficialmente el 25 de noviembre, aunque los Blenheim del Mando de Costa siguieron combatiendo. El primer piloto de los Blenheim en conseguir la VC fue el Wg Cdr australiano Hugh Idwal Edwards, herido en un accidente anterior a la guerra que le paralizó la pierna derecha por debajo de la rodilla y que ya había conseguido la DFC por una osada incursión a baja altura contra el tráfico marítimo en junio de 1941. Aunque Edwards participó en los ataques contra el tráfico marítimo de 1941, su VC le fue concedida por una operación sobre tierra. La *London Gazette* publicó su mención de la VC (que a continuación se reproduce con aclaraciones y comentarios en cursiva):



Un Blenheim IV del Sqn 105 aterriza en la nueva pista de asfalto de Swanton Morley en marzo de 1941. Con una pista como ésta, la base de bombarderos de Norfolk podía apoyar las operaciones de los mucho más preparados Boston. El Sqn 105 fue una de las unidades de Blenheim con más éxito bajo el mando de Arnold Christian y de su sustituto, el australiano *Hughie* Edwards.

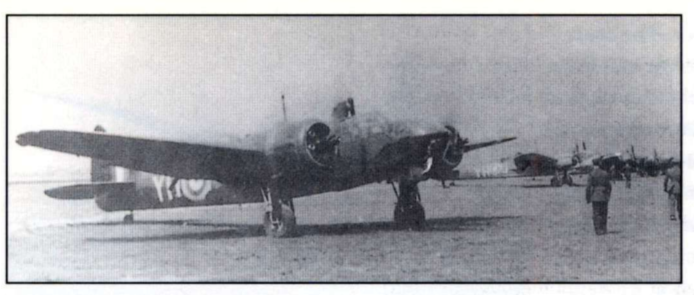
"El Wing Commander Edwards, aunque disminuido por su discapacidad física, que se originó en un accidente de vuelo, ha mostrado en repetidas ocasiones un valor del más alto nivel al llevar a cabo ataques de bombardeo desde cotas muy bajas contra objetivos fuertemente defendidos".

"El 4 de julio de 1941, mandó un importante ataque (*de 15 Blenheim, seis de ellos sacados del Sqn 107 de Great Massingham*) contra el Fuerte de Bremen, una de las ciudades mejor defendidas de Alemania".

Esta mención no especifica que éste era el tercer intento del Grupo 2 de atacar Bremen. El 28 de junio la incursión fue mandada por el Wg Cdr Lawrence Petley del Sqn 107, que abandonó el ataque cuando perdió el elemento sorpresa al ser localizado por los destructores en la aproximación. El AVM Stevenson se puso furioso, menos preocupado por sus tripulaciones que por su propia reputación. Una sucinta llamada telefónica entre Petley y Stevenson terminó con el primero gritando: "Si eso es lo que quiere, volveremos y lo haremos esta tarde". Afortunadamente, esto no ocurrió.

En el segundo intento, Petley y el Sqn 107 quedaron relegados a un ataque de diversión contra el campo de aviación de la isla de Sylt, mientras que el Sqn 21 y el Sqn 105 se dirigieron a atacar el propio Bremen. Por aquella época, la mayoría de los aviones del Sqn 107 habían sido modificados en la base con armamento defensivo adicional, una ametralladora Browning de 8,38 mm orientada a retaguardia en cada góndola del motor y un cañón Vickers-K orientado a retaguardia bajo la parte posterior del fuselaje. El segundo intento de atacar Bremen se abandonó porque la formación se disolvió en una espesa capa de nubes bajas y niebla sobre el Mar del Norte, aunque unas cuantas tripulaciones continuaron y atacaron varios blancos. El Plt Off Waples del Sqn 21 atacó el propio Bremen, evitando los ataques de dos Bf 110 antes de ser asediado por tres Bf 109, uno de los cuales fue derribado. Waples regresó y realizó un aterrizaje forzoso en Manston.

El tercer intento se pospuso en dos ocasiones del 2 julio al 4 de julio; el Sqn 226 realizó un ataque de diversión contra la base de hidroaviones de Norderney y el Sqn 105 y el Sqn 107 aportaron la fuerza principal, en la que enviaron nueve y seis aviones, respectivamente. La noche anterior los Wellington habían "suavizado" el propio Bremen.



Aunque de escasa calidad, esta poco frecuente fotografía de los aviones del Sqn 21 alineados incluye a los Blenheim tanto con el camuflaje reglamentario de bombarderos diurnos como con el acabado nocturno provisional. Estos aviones fueron fotografiados en abril de 1941 durante una estancia en la base de la RAF de Chivenor.

Tres de los Blenheim del Sqn 107 se vieron obligados a regresar, pero los 12 restantes siguieron avanzando.

"Este ataque se tuvo que realizar a la luz del día y sin nubes que proporcionaran el ocultamiento. Durante la aproximación a la costa alemana se avistaron varios buques enemigos y el *Wing Commander* Edwards se dio cuenta de que informarían sobre sus aviones y que las defensas estarían preparadas. Sin inmutarse por esta contrariedad (*y quizá temeroso de la posible reacción del AVM Stevenson ante otro abandono*) llevó su formación durante 90 km sobre tierra firme hasta el blanco, volando a una altura de poco más de 50 pies y pasando a través de una formidable barrera de globos."

La formación cruzó la costa justo al sur de Cuxhaven, para luego virar hacia el sur, hacia Bremen. La situación climatológica era buena y despejada, un regalo para los defensores.

"Al llegar a Bremen se encontró con una bienvenida de fuego, todos sus aviones fueron alcanzados y cuatro de ellos (*dos de cada uno de los escuadrones participantes, incluido el avión pilotado por el OC del Sqn 107*) fueron derribados."

La táctica de Edwards consistía en atacar en una formación dispersa, con los aviones separados por unos 82 metros para obligar a las defensas a dividir sus esfuerzos. Bremen estaba rodeado por una barrera de globos de bolina a 500 pies, dentro de la cual había un anillo de fuertes posiciones de artillería antiaérea. "Sin embargo, realizó un ataque con mucho éxito y, a continuación, con mucha destreza y entereza retiró a los aviones supervivientes sin más bajas."

Los aviones atacaron objetivos fugaces a una altura increíblemente baja, pasando por debajo de las líneas de alta tensión más que por encima. Incluso lanzaron las bombas de alto explosivo desde 17 metros, lo cual produjo columnas de restos lanzados a cientos de metros en el aire. Después de que los aviones hubieran lanzado sus bombas, atacaron con las ametralladoras las piezas de artillería, los acuartelamientos y las zonas de clasificación de trenes, todo ello a la altura de los tejados. Algunos aviones volvieron a la base con claras muestras de haber chocado contra los cables del teléfono, y al menos uno volvió con un trozo enganchado en la rueda de cola. Edwards voló en círculo sobre Bremen después de lanzar sus bombas y atacó un tren fijo con artillería antiaérea (que le respondió con fuego) antes de salir por Bremerhaven. Regresó sin la punta del ala ni el alerón izquierdos, con un proyectil de cañón en la radio y con agujeros de bala en la panza; solo sobre el blanco su avión recibió 20 impactos. También trajo consigo hasta casa un ametrallador herido, el Sgt G. Quinn, que tuvo que ser sacado de su torreta con una grúa. La operación *Wreckage* fue un gran éxito y representó el mejor momento de los Blenheim, aunque las bajas fueron muchas, con cuatro aviones derribados.

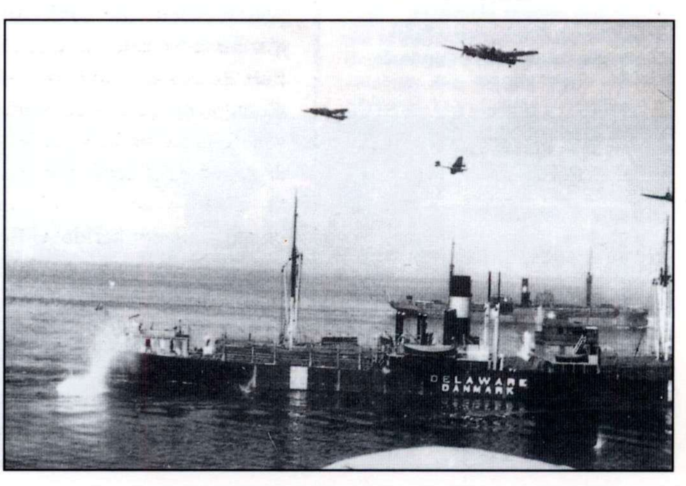
El 19 de agosto se realizó una salida bastante diferente cuando el R3843 del Sqn 18 voló hasta su blanco en el aeródromo de cazas alemán de St. Omer, donde lanzó una caja que contenía una pierna de repuesto para el recientemente capturado Douglas Baker, derribado diez días antes.

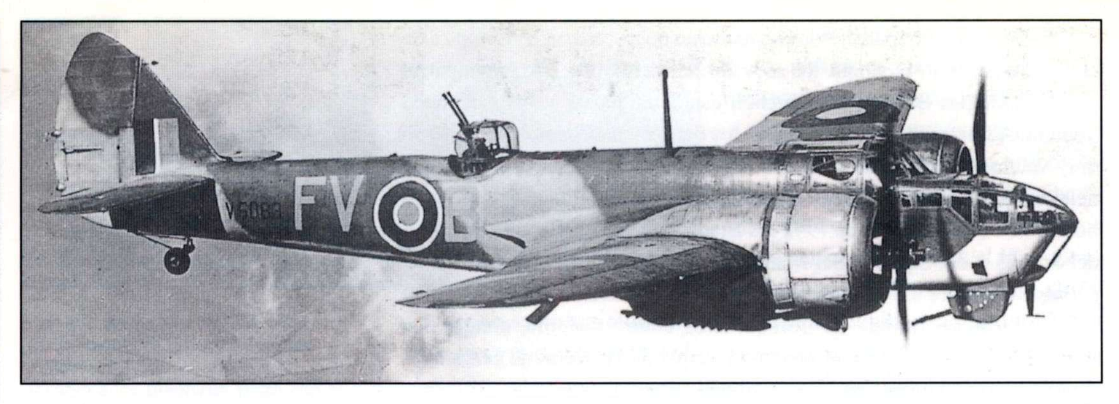
Los Blenheim desaparecieron rápidamente del escenario en Europa Occidental durante 1942 ya que los escuadrones del Grupo 2 se reequiparon con los Douglas Boston, los Mitchell estadounidenses y los Lockheed Ventura. A finales de febrero de 1942 los ocho escuadrones de Blenheim, muy veteranos, se habían reducido a sólo tres unidades. Pero los Blenheim siguieron desempeñando su papel hasta el final. Por ejemplo, en la noche del 30/31 de mayo de 1942 los Blenheim del Sqn 18 y del Sqn 114, del Sqn 13 y del Sqn 614 del Mando de Cooperación con el Ejército se encontraban entre los aviones enviados en la primera incursión de 1.000 bombarderos del Mando de Bombarderos contra Colonia, aunque los Blenheim apoyaron la incursión con el ataque de las bases de cazas nocturnos y otros blancos, más que contra la propia ciudad. Los escuadrones del Mando de Cooperación con el Ejército se habían desplegado en Wattisham y West Raynham respectivamente, campos de aviación del Mando de Bombarderos.

Según algunas fuentes, los Blenheim realizaron sus últimas salidas en Europa Occidental el 17/18 de agosto, cuando el Sqn 18 envió sus Blenheim IV como intrusos nocturnos contra varios campos de aviación de cazas alemanes. De hecho, ésta fue simplemente la última misión de los Blenheim sobre Alemania, dado que estos bombarderos todavía estaban operativos con el Mando de Costa y los Blenheim intervinieron en la Incursión de Dieppe el 19 de agosto de 1942, cuando participaron en una cobertura con humo para proteger el desembarco. A continuación, los Blenheim desaparecieron del Grupo 2, aunque algunos pasaron momentos desagradables cuando determinados rumores sugirieron que este modelo podría ser introducido de nuevo. Esto se supone que fue así porque los Boston eran incapaces de realizar ataques de bombardeo en viraje contra el tráfico marítimo y tenían que lanzar sus bombas en vuelo nivelado. Sin embargo, los planes para sustituir los Blenheim IV con la versión mejorada Mk V dentro del Grupo 2 quedaron en nada y la responsabilidad de la campaña contra el tráfico marítimo pasó al Mando de Costa, cuyos nuevos Beaufighter eran mucho más adecuados para esta función.

Originalmente, el Blenheim V se diseñó para satisfacer la necesidad de un avión de apoyo para el Ejército e, inicialmente, se le conoció como el Bisley, un nombre que se abandonó de forma oficial, pero que siguió unido al avión cuando éste entró en servicio. Los dos primeros prototipos se fabricaron con un morro sólido que albergaba cuatro ametralladoras Browning; el nuevo modelo estaba mucho mejor armado que el Mk IV, aunque sus motores Mercury 25 o 30 sólo daban 30 CV más que los Mercury XV de los Blenheim anteriores. Esto hizo que el Mk V fuera un tanto escaso de potencia para las operaciones. En el momento en que comenzó la fabricación, los cazabombarderos estaban asumiendo la función del apoyo directo y este modelo se fabricó con un morro alternativo medio acristalado como un bombardero diurno convencional, aunque la

El 7 de julio de 1941 cinco Blenheim del Sqn 105 y seis del Sqn 139 localizaron y atacaron un convoy en las proximidades de La Haya. Tres de los Blenheim fueron derribados y sólo uno de los buques enemigos (el *Delaware*) fue alcanzado. Ocho bombas alcanzaron la embarcación, pero sólo dos explotaron, matando a dos miembros de la tripulación, pero causando pocos daños.





La Unidad de Instrucción Operativa 13 aplicó los códigos *FV* y *XJ* a sus Blenheim. Este avión representa la configuración final de los Blenheim, con dos ametralladoras bajo el morro en una torreta articulada y con la torreta dorsal posterior con doble ametralladora.

nueva versión mantenía la protección mejorada para la tripulación. El nuevo morro era totalmente asimétrico, con una sección acristalada para el navegante a la izquierda y con un carenado bajo el morro y dos ametralladoras en posición delantera a la derecha. El nuevo morro se curvaba por delante bastante más, lo cual permitía al piloto una mejor perspectiva hacia delante y abajo sobre el morro, lo que acrecentó la posterior popularidad de este modelo como avión de instrucción.

No se consideró que el Blenheim V ofreciese una ventaja suficiente sobre el Mk IV de forma que se le considerase adecuado para las operaciones sobre la Europa ocupada, así que las cuatro últimas unidades de Blenheim (Sqn 18 y Sqn 114 del Grupo 2 y Sqn 13 y Sqn 614 del Mando de Cooperación con el Ejército) se reequiparon con este avión, pero fueron inmediatamente transferidas al Mediterráneo para apoyar la operación *Torch*. El Sqn 139 también utilizó durante un breve espacio de tiempo los Blenheim V, pero sólo de forma transitoria hasta pasarse a los Mosquito. Algunos Blenheim permanecieron activos en el Reino Unido, pero casi todos ellos eran los Mk V que operaban casi exclusivamente como remolcadores de los blancos y en funciones de instrucción avanzada.

Las últimas unidades de Blenheim con base en el Reino Unido fueron el SFTS 17 de Cranwell y la Unidad de Vuelo Avanzado 9 (Pilotos) de Errol y la Unidad de Vuelo Avanzado 12 (Pilotos) de Spittlegate. Los últimos pilotos que utilizaron los Blenheim lo encontraron encantador. Liberado de los equipos operativos y del blindaje, incluso el Blenheim V parecía un "cañón caliente" comparado con el Airspeed Oxford y, si no había que jugarse el cuello yendo al combate con él, no había duda de que el Blenheim era una buena opción aérea, el aparato para un caballero del aire que, después de todo, era para lo que había sido diseñado originalmente. Si no hubiese estallado la guerra, no hay duda de que el Blenheim habría sido recordado con agrado como un bombardero ligero para tiempos de paz del mismo estilo que el Hart pero, desgraciadamente, en el duro mundo del combate resultó deficiente y muchos jóvenes buenos y valientes encontraron un final prematuro con él.

Las tripulaciones de los Blenheim del Sqn 114 posan en Odiham el 13 de febrero de 1942, la mañana después de la operación de la "Carrera del Canal" contra los principales buques alemanes, *Scharnhorst*, *Gneisenau* y *Prinz Eugen*. Se puede ver al Conde de Bandon con el abrigo.



EL MANDO DE CAZA

Si el Blenheim resultó inadecuado como bombardero, ofreció incluso menos posibilidades como caza en el frente. Pero aunque sufría ciertas deficiencias, también era mejor que nada (y una gran mejora frente al obsoleto Demon) y, de esta forma, se convirtió en útil avión provisional antes de la introducción del Boulton Paul Defiant. De hecho, el propio concepto del caza biplaza era un anacronismo, e incluso el ACM Dowding vio pocas virtudes en este modelo, aunque según se fue desarrollando la Crisis de Múnich él era demasiado consciente de que cuatro de sus preciosos escuadrones de caza todavía estaban equipados con los cazas biplanos Demon, con la cabina abierta.

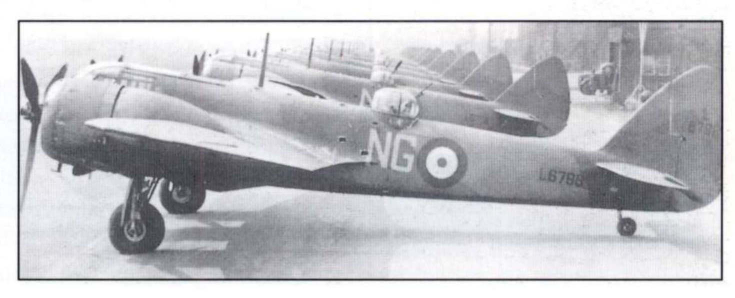
La transformación de los bombarderos Mk I Blenheim sobrantes en cazas ofrecía la posibilidad de actualizar los escuadrones de Demon con un caza monoplano moderno, cuya velocidad máxima era excepcional (aunque imprecisa), comparada con la que disfrutaban los cazas enemigos. En noviembre de 1938 se tomó la decisión de reequipar los escuadrones 23, 29, 64 y 25 (en este orden) con 19 Blenheim cada uno. Originalmente, se estableció que estarían compuestos por 14 Blenheim IE totalmente modificados y cinco Blenheim IR provisionales. Casi inmediatamente se decidió también que los Sqns 600, 601 y 604 se reequiparían igualmente con los Blenheim. Además de los escuadrones previstos para pasar a estar operativos con los cazas Blenheim, otras unidades recibieron este avión como equipamiento provisional, pendientes de la recepción de los Hurricane o los Spitfire.

Esta función de instrucción avanzada provisional era importante y muchos de los escuadrones del periodo de expansión que se crearon sobre la base de los Blenheim IF no llegaron a estar operativos con este avión, pasando a los Spitfire o los Hurricane a través de los Blenheim. Y lo que es más importante, especialmente para el puñado de unidades destinadas a utilizar el caza Blenheim "a largo plazo", el radio de acción y la resistencia del avión lo hacían adecuado para la defensa aérea del tráfico marítimo costero, liberando a los cazas monoplanos y monoplazas para funciones "más importantes".

El caza Blenheim también estaba bien dispuesto para las misiones de ataque a gran distancia, aunque el escaso rendimiento de este modelo en comparación con los cazas monoplazas implicaba que estas misiones se tenían que realizar habitualmente bajo la cobertura de la oscuridad. Pero durante los primeros meses de la guerra, los incursores Blenheim operaron de día y de noche, con un sorprendente grado de éxito.

Inicialmente, hubo desacuerdos sobre en qué debería consistir exactamente el caza Blenheim; Dowding

Los cazas Blenhein IF del Sqn. 604 "County of Middlesex" aparecen alineados en Northolt en enero de 1940. Las dos letras del distintivo del escuadrón fueron pronto desplazadas detrás de la divisa y colocada delante una letra personal. Los códigos se habían pintado en los colores adecuados, pero éstos se decoloraban progresivamente.





Con una cobertura de lona impermeabilizada sobre la torreta dorsal, un Blenheim IF del Sqn 25(F) espera los preparativos en North Weald para la siguiente salida en febrero de 1940. De forma poco habitual, este avión no parece tener instalado el conjunto de ametralladoras, pero en su lugar tiene las puertas de las bombas abiertas. Los cazas Blenheim perdieron rápidamente los números de serie en el timón después de septiembre de 1939.

(y el Grupo 11) solicitaban un avión monoplaza, con armamento en posición delantera únicamente, o con el observador que proporcionara la vigilancia desde una torreta giratoria ligera del tipo Beaufighter, en lugar de una pesada torreta de cañón de funcionamiento eléctrico. Un Blenheim monoplaza habría dispuesto de una ventaja en velocidad de 10-15 nudos frente a la versión con torreta.

Por supuesto, el bombardero Blenheim estaba inadecuadamente armado para la función de caza, con una única Browning en cada ala y con un cañón Vickers-K en la torreta media superior. A esto se añadieron cuatro ametralladoras más con calibre de fusil en un equipo ventral montado en la antigua bodega de bombas, con 500 proyectiles de munición en cinta por ametralladora. Esto suponía una importante ventaja frente a la única ametralladora de 8,38 mm, pero no era suficiente. Incluso con ocho ametralladoras como éstas a los primeros Spitfire les faltaba pegada. Contra los aviones modernos, que habían demostrado poder sobrevivir a docenas (e incluso cientos) de impactos de proyectiles de 8,38 mm, era esencial un cañón de 20 mm. Desgraciadamente, nadie pareció darse cuenta de esto, aunque los cazas Blenheim I (convertidos a partir de los excedentes de bombarderos Mk I de la RAF) que se exportaron a Yugoslavia disponían de una pareja de cañones de 20 mm. Es más, el voluminoso y anguloso equipo de ametralladoras del Blenheim provocaba un importante nivel de resistencia aerodinámica, reduciendo la velocidad máxima del avión de 448 a unos 408 km/h.

Inicialmente, se acordó de forma general que los cazas permanentes (conocidos entonces como Blenheim IF más que IE) dispondrían de una torreta giratoria para sustituir a la torreta fija y que los pilotos dispondrían de colimadores de tiro GM 2 con anillo y pestaña. Se instalaron los colimadores, pero en enero de 1939 el 2º Jefe del Estado Mayor del Aire (AVM Sholto-Douglas) decretó que se deberían mantener, y no retirar, las torretas fijas.

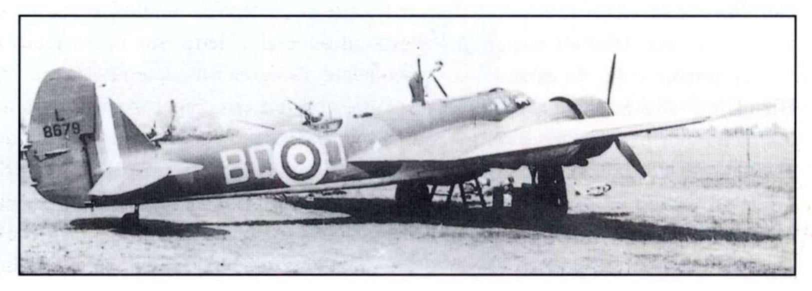
Se fabricaron muchos más conjuntos de armamento para los Blenheim según posteriores contratos, pero la mayoría de ellos se instalaron en los Blenheim IV para producir Blenheim IVF, en su mayor parte para el Mando de Costa. Dado que estos aviones se utilizaban fundamentalmente en funciones de protección del tráfico marítimo y como cazabombarderos de largo alcance aire-tierra, sus operaciones se relacionan de forma independiente. De igual forma, algunos escuadrones de bombarderos con base en el extranjero transformaron algunos o todos sus aviones a la configuración de cazas. El Mando de Caza utilizó unos cuantos Mk IVF, de forma muy notable por parte del Sqn 68 de Max Aitken. Pero incluso dentro del Mando de Caza, los cazas Blenheim se utilizaron en gran medida para la protección del tráfico marítimo, para la escolta de convoyes y en funciones de ataque, así como para la defensa aérea.

Aunque los Blenheim IF estaban completamente equipados para el vuelo nocturno, este modelo no se consideró inicialmente como un caza nocturno específico y los reflejos en el morro muy acristalado hacían difícil que el avión volara por la noche. Sin embargo, cuando se necesitó un avión para instruir a los operadores de los radares a bordo de los aviones de Bawdsey, se destacó un Blenheim a Martlesham Heath, que demostró ser lo suficientemente espacioso para llevar el nuevo y voluminoso equipo de radar AI (Interceptación Aérea). El éxito de este primer Blenheim equipado con radar condujo directamente a la conversión de más aviones para operar como cazas nocturnos equipados con radar. En 1937 se utilizaron por vez primera los equipos experimentales de radares aerotransportados y, a finales de 1938, se firmaron los contratos para la fabricación de estos equipos. Cada vez estaba más claro que los cazas equipados con el AI deberían ser bimotores, con una tripulación de dos hombres. Ante la ausencia de alternativas, la opción provisional recayó en el Blenheim IF. El 17 de julio de 1939 una orden secreta ordenó que se equiparan 21 Blenheim IF con el radar, por lo que los equipos se enviaron apresuradamente desde las fábricas de Pye y Metrovick a la RAE (Royal Aircraft Establishment). Los radares se instalaron en la RAE y el envío de los Blenheim IF equipados con los AI al Sqn 25 comenzó el 31 de julio de 1939. En el momento en que estalló la guerra se disponía de unos 15 aviones equipados con los AI.

En noviembre de 1939, el Sqn 600 recibió tres Blenheim IF equipados con los AI y con ellos se dotó una escuadrilla destacada en la base de Manston de la RAF, mandada por el Sqn Ldr (posteriormente Air Marshal) Walter Pretty, que anteriormente había mandado una de las primeras bases de radar de la *Chain Home Low* (Cadena Local Baja). A su vez, esta unidad formó la base para la Unidad de Interceptación de Caza de la RAF en Tangmere, que utilizó los Blenheim adaptados con una serie de generaciones de radares AI y que fue pionera en las técnicas y la táctica de la caza nocturna con radar mientras otras unidades comenzaban a reequiparse.

Irónicamente, el primer derribo dirigido con radar de un Blenheim no lo logró un avión de este escuadrón. En su lugar, el Wg Cdr W. R. Farnes en Bawdsey dirigió mediante los vectores al avión asignado para evaluar la estación de radar de la *Chain Home* en Bawdsey (y con base en Martlesham Heath), y adaptado posteriormente con una instalación de radar experimental, hacia un He 111 de la 27 KG, por el Wg Cdr W. R. Farnes en Bawdsey en la mañana del 5 de febrero de 1940. El Flt Lt Christopher D. S. *Blood Orange* Smith atacó el avión enemigo, guiado por Farnes y por su propio radarista, AC 1 A. W. Newton, pero cometió el error de seguirlo hacia abajo en el intento de confirmar su derribo. Antes de que el He 111 chocara contra el mar su ametrallador abrió fuego y alcanzó a Smith en el pecho y en la parte superior del brazo. Él consiguió realizar un aterrizaje forzoso en Martlesham Heath y, posteriormente, se recuperó de las heridas, mientras que su avión (Blenheim IVF P4834) ardió en el campo de aviación. Pero el radar, y especialmente el

Este Blenheim IF prestó sus servicios con el Sqn 600 y aparece en Manston durante el verano de 1940. La aplicación de distintivos en el plano de deriva fue necesaria para las operaciones sobre Francia, dado que todos los aviones del *Armée de l'Air* llevaban prominentes franjas en el timón, y se creía que las franjas de colores en la cola eran un elemento de reconocimiento fiable y sencillo.



radar AI, todavía estaba en sus comienzos y tendría que pasar algún tiempo más antes de que los aviones equipados con él en el frente fueran capaces de conseguir derribos.

El comienzo de la *Blitzkrieg* en Occidente hizo que los Blenheim del Mando de Caza entraran en acción una vez más. El 10 de mayo, el Sqn Ldr Anderson del Sqn 600 se enfrentó a varios He 111 a las 03:40 horas, regresando para realizar un aterrizaje forzoso en Manston con la torreta, los *flaps* y el tren de aterrizaje de su avión inutilizados.

Más tarde, aquella misma mañana, se envió a seis Blenheim IF del Sqn 600 para atacar los aviones de transporte alemanes mientras descargaban en Waalhaven ya que se creía que los bombarderos podrían suponer un peligro mayor para los civiles holandeses. Cinco aviones fueron derribados por los Bf 110, pero uno, pilotado por el Flg Off Norman Hayes, volvió a la base con éxito después de haber destruido un Ju 52 sobre el terreno y haber derribado otro en el aire, a pesar de haber recibido daños por parte de los Bf 110. Finalmente, atacó a los Messerschmitt, rompiendo su formación. Hayes y su ametrallador, Cpl G. H. Holmes, recibieron respectivamente una DFC y una DFM por sus acciones. Otra tripulación sobrevivió a un aterrizaje forzoso, mientras que el ametrallador y el observador del avión guía (el único Blenheim IF que llevaba una tripulación de tres) también salieron con vida.

Menos de dos horas después, el Sqn XV, con sus bombarderos Blenheim, atacó también Waalhaven, causando más daños. Después del almuerzo, el Sqn 600 envió a otros cuatro de sus Blenheim, que dañaron a un He 111, antes de volver a la base, siendo relevados en la patrulla por el Sqn 25. El Sqn 604 también estaba operativo el día 10 y escoltó a los Blenheim del ala de Wattisham mientras bombardeaban a los Ju 52 que descargaban en Waalhaven y en las playas al norte de La Haya. El 604 reclamó cuatro Ju 52 derribados y tres dañados, pero perdió un avión, cuya tripulación "volvió a casa andando" después de prender fuego a su Blenheim.

Cuando la Luftwaffe pasó a los ataques nocturnos durante la Batalla de Inglaterra, los cazas Blenheim eran uno de los pocos medios de respuesta de que disponía el Mando de Caza. Mientras los radares se mantenían únicamente sobre el horizonte, los Blenheim comenzaron sus guardias nocturnas dependiendo de la vista humana y de los focos, con resultados frustrantes por lo general, aunque hubo algunas excepciones. Por ejemplo, en la noche del 18 al 19 de junio siete Blenheim del Sqn 23 (y uno del Sqn 29) se encontraron con algunos de los aviones de una poderosa incursión de 70 He 111. Tan pronto como dispararon, desvelaron su propia posición, haciéndose vulnerables al intenso fuego de respuesta; no obstante, tres aviones consiguieron victorias. Desgraciadamente, uno de estos aviones se vio forzado a hundirse en el agua después de resultar alcanzado por su víctima; el piloto de este Blenheim del Sqn 29 se ahogó y otro Blenheim también se perdió por culpa del fuego de respuesta.

Pero mientras que ya estaba a la vista el final de los cazas nocturnos Blenheim, todavía había algunos laureles que añadir a su corona, especialmente por parte de los aviones equipados con radar. El 19 de julio, el piloto Flt Lt David Clackson, del Sqn 600, localizó un avión enemigo en su equipo en forma de "señal detectable", pero no fue capaz de alcanzarlo. El Plt Off *Archie* McNeill Boyd, del Sqn 600, se enfrentó a algunos He 59 el 20 y el 25 de julio, aunque sin éxito. Finalmente, en



Aunque de escasa calidad, esta instantánea de un Blenheim IF del Sqn 23 muestra claramente las partes inferiores mitad blancas/mitad negras adoptadas por los cazas de la RAF como ayuda para el reconocimiento durante finales de 1938; los números de serie bajo las alas se eliminaron antes de que estallara la guerra. El mantenimiento del alerón, el plano de cola y el capot en negro en la parte derecha era habitual. Esencialmente, sólo la parte inferior del ala derecha se volvió a pintar en blanco en la mayoría de los aviones.

la noche del 22/23 de julio de 1940, la FIU (Unidad de Interceptación de Caza) consiguió su primer derribo utilizando el radar; este honor recayó en el Flg Off G. Ashfield, en su ametrallador, el Plt Off G. Morris, y en su operador de radar, el Sgt R. H. Leyland, pilotando un Blenheim adaptado con el último AI Mk IV. Su víctima fue un Do 17Z de la 2./KG3 en la aproximación, que cayó al Canal de la Mancha. Esto señaló el comienzo de un breve periodo de éxito para los Blenheim equipados con radar, aunque este modelo siguió operando también de día. Durante los primeros días, los operadores de radar eran considerados en gran parte como personal excedente de los escuadrones de caza, donde las tripulaciones de dos hombres eran la norma. Habitualmente, estos hombres eran aviadores o LAC y sólo posteriormente se convertirían en sargentos, como la mayoría de los Ametralladores Aéreos de las operaciones de caza.

Al final de la Batalla de Inglaterra, la RAF disponía de seis unidades de Blenheim (Sqns 23, 25, 29, 219, 600 y 604), dos escuadrones de Defiant y una unidad de Hurricane con las que contrarrestar la guerra nocturna de la Luftwaffe. La ampliación de la fuerza de caza nocturna se completó utilizando los Hurricane como aparatos provisionales, pero los Blenheim (relativamente pocos los que disponían de radar AI) fueron consignados para su sustitución por parte de los Beaufighter completamente equipados con radar, que habían entrado en servicio con la FIU en agosto de 1940, y con los Sqns 23, 25, 29, 600 y 604 en septiembre. Los Beaufighter llegaron a los escuadrones de uno en uno o de dos en dos y operaron junto con los Blenheim durante algún tiempo; el Sqn 25 y el Sqn 604 se convirtieron en las primeras unidades completamente equipadas con los Beaufighter cuando, finalmente, retiraron de las operaciones sus venerables Blenheim en enero de 1941.

Mientras tanto, la Luftwaffe atacó Coventry en la noche del 14 al 15 de noviembre y los Blenheim soportaron la parte más dura del esfuerzo defensivo, realizando 35 salidas, aunque los Beaufighter realizaron 12, los Defiant 30 y los Hurricane 43. La famosa victoria de John Cunningham el 19 de noviembre la consiguió con un Beau, anotando de esta forma el primer derribo del nuevo modelo y escribiendo una línea por debajo del registro total de los Blenheim.

Aunque los cazas Blenheim no lograron muchas cosas en términos generales, al menos sí fueron pioneros en la táctica y en los equipos utilizados posteriormente con gran efectividad por los Boston, los Beaufighter y los Mosquito de caza y ataque nocturnos, y se convirtieron en una molestia para las tripulaciones aéreas de los bombarderos nocturnos alemanes.



Este muy desgastado Blenheim IVF estuvo con el Sqn 143, que prestó sus servicios como unidad de instrucción de caza nocturna en Irlanda del Norte antes de reequiparse con los Bristol Beaufighter en septiembre de 1942.

EL MANDO DE COSTA

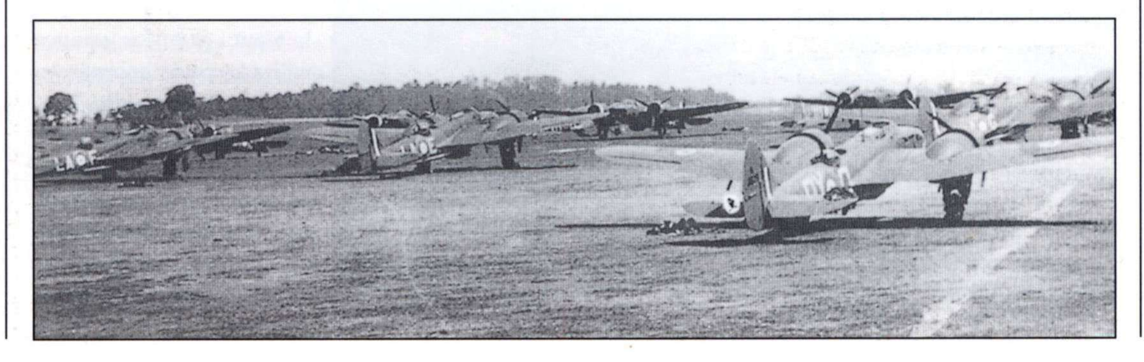
El Mando de Costa evaluó un Blenheim IV (L4846) con el Sqn 217 entre marzo y agosto de 1939 y dispuso de sus primeros Blenheim operativos en octubre de 1939, cuando el Sqn 233 de Leuchars formó la *Escuadrilla D* en Bircham Newton.

Los cuatro escuadrones del Mando de Costa, inicialmente equipados con una combinación de Blenheim I y IF, realizaron la normalización rápidamente con los IVF de morro largo, que volaban con un tercer miembro de la tripulación. Mientras que las versiones sin radar de los IF llevaban una tripulación de sólo dos (piloto y ametrallador), los IVF llevaban al piloto, al ametrallador aéreo/operador de radio y a un observador. El Sqn 248 dispuso de ambas versiones a su cargo cuando fue trasladado desde Hendon hasta North Coates, bajo el control del Mando de Costa, pero inmediatamente se desprendió de los IF. Este último modelo perduró hasta marzo con el Sqn 254, que se trasladó desde Stradishall hasta Bircham Newton, donde absorbió la *Escuadrilla D* del Sqn 233. El Sqn 235 renunció a sus IF en mayo de 1940, después de trasladarse de Manston a North Coates. El Sqn 236 pasó de Martlesham Heath a North Coates y utilizó igualmente ambos modelos del Blenheim, manteniendo los Mk IF hasta agosto; esta unidad mantuvo los Blenheim de morro corto durante más tiempo que otros escuadrones porque conservaba la función secundaria de caza diurno.

Las nuevas unidades entraron rápidamente en acción y, en abril, el Sqn 235 se trasladó a Bircham Newton, el Sqn 236 a Speke y el Sqn 248 a la Isla de Thorney. El Sqn 254 permaneció en Bircham Newton, pero inmediatamente estableció destacamentos en Detling y en la Isla de Thorney. También se enviaron destacamentos a Lossiemouth para facilitar las operaciones a través del Mar del Norte y a lo largo de la costa noruega.

La línea que dividía las operaciones de los cazas Blenheim del Mando de Costa y las que llevaban a cabo los Blenheim del Mando de Caza era en ocasiones muy estrecha, ya que algunas veces los aviones de los dos mandos realizaban el mismo tipo de operaciones. El 2 de mayo de 1940, el Sqn 235 realizó la primera salida del Mando de Costa contra el

Una agitada escena en la base de North Coates de la RAF en marzo de 1940, con los Blenheim IVF de los Sqns 235 y 254 alineados y preparados para el vuelo. Estos dos escuadrones fueron transferidos al Mando de Costa en febrero y enero de 1940, respectivamente, desde el Mando de Caza. Los Blenheim IVF utilizados por el Mando de Caza mantuvieron los colores de bombarderos diurnos (sin las partes inferiores en blanco/negro) y las unidades del Mando de Costa también utilizaron originalmente estos colores.



tráfico marítimo en las proximidades de la costa holandesa y, tres días después, realizó un reconocimiento de Wilhelmshaven, donde dos de los Blenheim de la unidad escaparon por poco de tres Bf 109; un avión volvió a casa con un motor inutilizado. El 7 de mayo, tres aviones del escuadrón cubrieron una operación de minado de los Beaufort y los Swordfish en las proximidades de Nordeney. Estas operaciones se hicieron mucho más peligrosas cuando Hitler invadió los Países Bajos como adelanto de su asalto sobre Francia.

Cuando quedó claro que la Batalla de Francia estaba próxima a su final, la amenaza de una invasión alemana de Gran Bretaña se hizo más real. Por consiguiente, se transfirieron dos unidades de Blenheim del Mando de Costa al Mando de Caza para las patrullas contra la invasión. El Sqn 248 se trasladó desde la Isla de Thorney hasta Montrose y Dyce el 22 de mayo, mientras que el Sqn 236 dejó Speke para salir hacia Filton.

Tras la retirada de las fuerzas británicas de Francia, el Mando de Costa consiguió dos nuevas unidades equipadas con Blenheim en julio de 1940, el Sqn 53 y el Sqn 59; anteriormente, las dos habían sido unidades de bombarderos de reconocimiento y de cooperación con el Ejército, agregadas a la Fuerza Aérea de la Fuerza Expedicionaria Británica. Los dos escuadrones utilizaban bombarderos Blenheim IV estándar desde Detling, Manston, la Isla de Thorney y Bircham Newton y los mantuvieron después de su traspaso al Mando de Costa, aunque retuvieron su función principal de reconocimiento estratégico; sin embargo, inmediatamente organizaron ataques contra los puertos, el tráfico marítimo y los blancos costeros del enemigo.

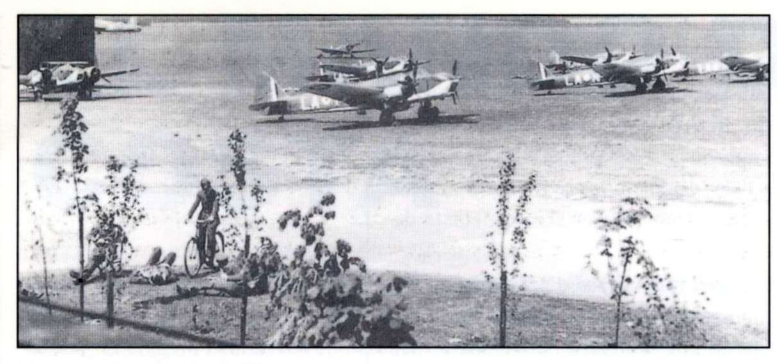
El Sqn 53, inicialmente con base en Detling como parte del Grupo 16, cubrió la punta este del Canal de la Mancha, mientras que el Sqn 59, en la Isla de Thorney (Grupo 15), vigiló la parte más occidental del Canal. El límite geográfico no se observaba de forma estricta, especialmente cuando se planeaban misiones de bombardeo, ya que había más blancos en la zona del Grupo 16. La mayoría de las misiones de reconocimiento de los escuadrones eran realizadas por aviones en solitario, que eran extremadamente vulnerables a los cazas enemigos, y las bajas fueron abundantes. Muchos aviones de reconocimiento transportaban bombas para utilizarlas contra blancos fugaces y solían atacar campos de aviación cuando no localizaban embarcaciones en la superficie.

Los ataques de bombardeo por parte de los nuevos escuadrones comenzaron el 6 de julio cuando cinco aviones del Sqn 53 atacaron las barcazas en el canal Ijmuiden-Amsterdam. El tamaño de las incursiones de bombardeo de los Blenheim aumentó de forma continua; el 14 de julio ocho aviones del Sqn 59 atacaron los depósitos de almacenamiento de combustible de Gante, mientras que el 1 de agosto se envió a 13 aviones en un ataque de bombardeo a media cota contra Cherburgo. Esta última incursión le costó la vida al jefe del Sqn 59, Wg Cdr Weldon-Smith.

La única respuesta real ante la vulnerabilidad de los Blenheim frente a los cazas enemigos era la retirada de este modelo del servicio, pero senci-



El Mando de Costa utilizó los Blenheim IVF (con su conjunto de ametralladoras en el fuselaje) con preferencia a los bombarderos diurnos "reglamentarios" Blenheim IV. Sin embargo, estos aviones no resultaron ser más eficaces que los Blenheim del Grupo 2, utilizados mayormente en la misma función, aunque sí disfrutaron de un cierto éxito contra los aviones de reconocimiento enemigos. Pese a que el conjunto de ametralladoras de los cazas Blenheim se instaló sobre y dentro de la antigua bodega de bombas, esto no impidió que los Mk IVF llevasen bombas, que se colocaban en los portabombas exteriores por debajo del fuselaje, tal y como se puede apreciar en este avión del Sqn 235, despegando desde la base de Bircham Newton de la RAF.



El campo de aviación de Manston de la RAF estaba muy ocupado en 1940 ya que albergaba a los cazas diurnos y nocturnos que participaban en la Batalla de Inglaterra, a los bombarderos comprometidos en el ataque contra las barcazas enemigas y el tráfico marítimo para la invasión. Estos Blenheim IVF llevan los distintivos del Sqn 235.

llamente ésta no era una opción posible. En lugar de ello, se realizaron esfuerzos por mejorar su armamento y hacerlo un blanco más costoso para que el enemigo se arriesgara a atacarlo. Consiguientemente, se aceleró el programa para añadir una segunda ametralladora en la torreta media superior, al mismo tiempo que también se añadían ametralladoras giratorias para los observadores y colimadores de tiro reflectores para los pilotos. Sin embargo, todo ello se aplicó únicamente a los Blenheim IV y IVF. El Sqn 236 siguió operando con los IF, con tripulaciones de dos hombres, aunque a mediados de julio este escuadrón equipó una de sus escuadrillas con los Blenheim IV.

El 1 de agosto el Mando de Costa organizó una de las operaciones de mayor entidad con los Blenheim cuando 13 aviones del Sqn 59 bombardearon el campo de aviación de Querqueville, apoyados por diez aviones del Sqn 236. Cuatro de éstos proporcionaron la cobertura superior y seis atacaron el campo de aviación. En la primera oleada los tres aviones atacantes resultaron alcanzados, dos de ellos cayeron ante el preciso fuego terrestre. Las patrullas de convoyes en el Canal de la Mancha eran considerablemente más peligrosas que las salidas realizadas por las unidades con base en Escocia, sobre todo debido a la proximidad de los campos de aviación de los cazas en Francia.

Desde agosto, el Sqn 254 disfrutó de un cierto descanso, realizando patrullas costeras y escoltas de convoyes mientras el Sqn 248 asumía la parte ofensiva. Durante el mes de agosto se hizo buen uso de la potencia de fuegos reforzada de los Blenheim del Mando de Costa. El día 3 de este mes el Plt Off Gane del Sqn 248 atacó un submarino, mientras que tres aviones del Sqn 235 obligaron a aterrizar a un He 115. Cuatro días después otros tres Blenheim del Sqn 235 alcanzaron y atacaron a un grupo de buques en el primer ataque intencionado y previamente planeado contra el tráfico marítimo que realizaron los cazas Blenheim del Mando de Costa, que hasta entonces habían realizado funciones como escoltas de convoyes, reconocimientos, búsqueda y salvamento y patrullas, atacando a los buques únicamente sobre la base de la oportunidad. El 8 de agosto tres Blenheim consiguieron repeler los ataques de 15 Bf 110 (derribando uno de los aviones enemigos) en una "retirada en combate", mientras que el 11 de agosto, otro decidido trío de Blenheim derribó un Bf 109 y alejó al punto del enemigo.

El Sqn 53 y el Sqn 59 también estuvieron extremadamente activos durante el mes de agosto, atacando las barcazas de la invasión, los buques en el mar, los convoyes y, especialmente, los campos de aviación del enemigo siempre que se presentaba la oportunidad. Algunas veces estos ataques eran realizados por aviones en solitario (utilizando la cobertura de las nubes para llegar fur-

Este avión, con marcas de viruela en forma de agujeros de bala, prestó sus servicios con el Sqn 59 hasta diciembre de 1940, cuando chocó contra unos árboles al sobrepasar la Isla de Thorney. El Sqn 59 fue transferido al Mando de Costa en julio de 1940; esta fotografía se tomó un mes después.



tivamente sin ser detectados), y otras veces por grandes formaciones de aviones con escolta. La Luftwaffe respondió de la misma forma y atacó Detling en varias ocasiones.

Septiembre fue un mes ocupado para el Sqn 235 y para el Sqn 236, con escoltas de convoyes, patrullas contra la invasión y misiones de escolta para los Blenheim del Mando de Costa, los Albacore de la FAA (Aviación de la Flota) y otros aviones de ataque que realizaron incursiones contra los puertos franceses y los blancos en la costa. El 11 de septiembre estos dos escuadrones escoltaron una incursión de la FAA sobre Calais, el Sqn 53 atacó un convoy y el Sqn 59 bombardeó Boulogne. Contra estas tres misiones se presentaron los cazas enemigos, pero, de forma admirable, sólo se perdieron cuatro de los cazas Blenheim y el resto dio cuenta de tres Bf 109. Los tres meses de julio, agosto y septiembre fueron especialmente difíciles para el Sqn 53 y para el Sqn 59, que perdieron 19 aviones por culpa de las acciones enemigas, 13 más fueron retirados del servicio debido a los daños en combate y dos por accidentes operativos. Esto representaba casi el 40% de la fuerza total.

El Mando de Costa consiguió el séptimo y octavo escuadrones de Blenheim en noviembre de 1940, cuando se formó el Sqn 272 en Aldergrove a partir de las escuadrillas destacadas de los Sqns 235 y 236, y cuando se estableció el Sqn 252 en Bircham Newton. Esta última unidad había sido concebida como el primer escuadrón de Beaufighter del Mando de Costa, pero utilizó los Blenheim como aparatos provisionales hasta abril de 1941. La novena unidad de Blenheim del Mando de Costa llegó en diciembre de 1940 con la formación del Sqn 86 en Gosport para funciones de escolta de convoyes y de rescate aeromarítimo.

Los últimos escuadrones de Blenheim del Mando de Costa fueron el 608, el 500, el 404 (RCAF, Real Fuerza Aérea de Canadá) y el 143, que se formaron entre febrero y junio de 1941, en Thornaby, Detling, la Isla de Thorney y Aldergrove, respectivamente. Las dos unidades de la Fuerza Aérea Auxiliar estaban destinadas a utilizar los Blenheim durante menos de un año, pero los otros dos escuadrones se convertirían finalmente en los últimos usuarios de los Blenheim del Mando. La formación de los nuevos escuadrones del Mando de Costa elevó la fuerza a 13 unidades de Blenheim, pero el más interesante fue el Grupo 2 del Mando de Bombarderos, que soportó la mayor carga de las operaciones casi suicidas contra el tráfico marítimo de los "Fondeaderos" y de la "Carrera del Canal".

El declive de la fuerza de Blenheim del Mando de Costa fue pausado y comenzó en abril de 1941 cuando el Sqn 252 y el Sqn 272 se reequiparon con los Beaufighter.

En aquel momento, las misiones diurnas sobre el Canal de la Mancha y sobre las zonas más al sur del Mar del Norte eran simplemente demasiado peligrosas para los Blenheim. Éstos sobrevivieron por poco a su compañero, el Beaufort, en el servicio del Mando de Costa en casa, ya que los últimos Beaufort del frente con base en el Reino Unido desaparecieron del servicio en agosto de 1942. Al mes siguiente, los dos últimos escuadrones de Blenheim del Mando (Sqn 143 y Sqn 404) ganaron finalmente a los Beaufort y la carrera en el frente de los Blenheim con el Mando finalizó. Este avión permaneció activo en funciones de patrulla de convoyes y de defensa costera en el extranjero, donde la oposición aérea del enemigo era menos intensa; pero estas operaciones quedan fuera del ámbito de este libro.

ORIENTE PRÓXIMO Y EL MEDITERRÁNEO

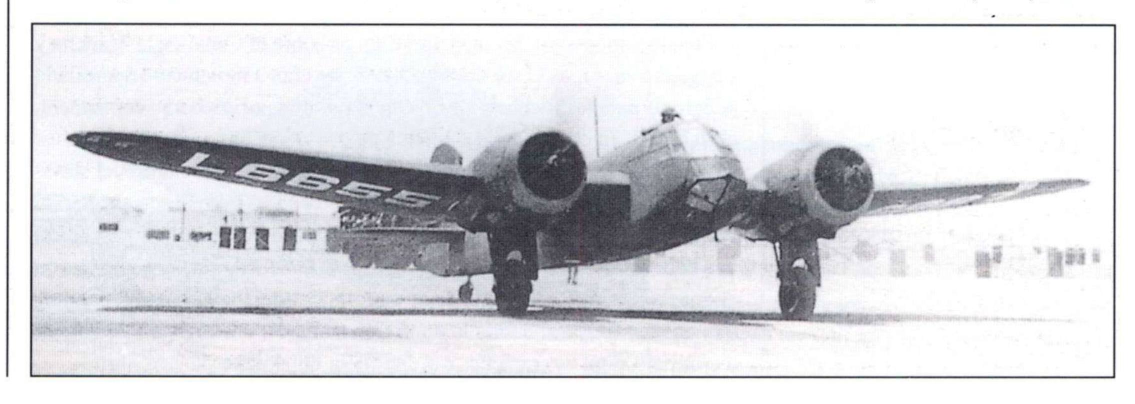
Los Blenheim I comenzaron a reequipar las unidades en el extranjero, como sustitutos provisionales de la generación de obsoletos aviones de los escuadrones del frente de la RAF, después de que únicamente cuatro escuadrones con base en el Reino Unido se hubieran actualizado con este avión. Aparte de los escuadrones del Grupo 2 del Mando de Bombarderos con base en el Reino Unido, en ningún otro lugar la necesidad de bombarderos ligeros modernos era más acuciante que en el Mando de Oriente Próximo de la RAF.

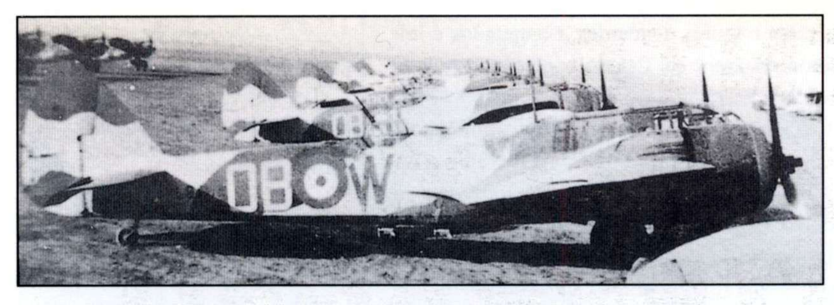
El primer escuadrón de Blenheim que se formó en Oriente Próximo fue el Sqn 30, que sustituyó sus Hawker Hardies en Habbaniyah a partir del 13 de enero de 1938 (esta base fue conocida como Dhibban hasta finales de marzo). En el momento en que la Italia de Mussolini entró en la guerra el 10 de junio de 1940 había tres escuadrones más de Blenheim en Aden (8, 11 y 39) y cinco en Egipto (30, 45, 55, 113 y 211), mientras que el Sqn 84 había sustituido al Sqn 30 en Irak. Todos utilizaban los bombarderos Blenheim I estándar, aunque el Sqn 113 se reequipó con los Blenheim IV y el Sqn 30 dispuso dos de sus escuadrillas con cazas Blenheim IF, modificados en la base.

La declaración de guerra de Mussolini del 10 de junio recibió su castigo al día siguiente cuando los Sqns 45, 55 y 113 enviaron una fuerza de 26 Blenheim para bombardear el campo de aviación italiano de El Adem, en Libia. Se perdieron dos Blenheim por culpa de la artillería antiaérea y de los cazas y otro tuvo que realizar un aterrizaje forzoso a su regreso a la base.

Cuando Italia invadió Grecia a través de Albania, los griegos rechazaron la ayuda militar británica, con la excepción de las fuerzas aéreas. Consiguientemente, el Sqn 30 fue enviado a Eleusis el 1 de noviembre de 1940 para colaborar en la defensa de Atenas, donde se le unió una es-

Cuando los Blenheim IV reemplazaron a los Blenheim I en los escuadrones de bombarderos del Reino Unido, los Mk I sobrantes fueron transferidos bien al Mando de Caza o bien a las unidades en el extranjero. En este caso, se puede ver al L6655 llegando a Khormaksar, Aden, para ser utilizado por el Sqn 8 en la primavera de 1939. Se puede ver al observador inclinándose hacia fuera por la compuerta superior mientras el avión llega rodando por la pista.





Se puede ver a los Blenheim I del Sqn 45, antes de su envío a Sudán, alineados en Mersah Matruh, recién repintados con el camuflaje del desierto (con el color marrón que sustituye al verde oscuro habitual) y preparados para una inspección por parte del Rey Farouk.

cuadrilla del Sqn 84, que se trasladó hasta Menidi (antiguamente Tatoi) con el resto de la unidad y junto con el Sqn 211. El Sqn 11 llegó a Larissa a mediados de enero de 1941 y el Sqn 113 le siguió (hasta Menidi) en marzo.

Cuando Alemania invadió Grecia el 6 de abril, las fuerzas británicas se desplazaron apresuradamente (en su mayoría desde el norte de África) para intentar detener la marea. Desgraciadamente, la campaña fue mal y las unidades participantes de la RAF sufrieron muchas bajas.

El Sqn 113 perdió todos sus aviones supervivientes durante un ataque alemán contra su campo de aviación el 15 de abril de 1941, retirándose a Palestina para reequiparse. Las cosas no le fueron mejor al resto de unidades de la RAF comprometidas en esta lucha desigual. El sábado de Pascua (13 de abril) uno de los Blenheim I del Sqn 211 fue enviado a una peligrosa misión de reconocimiento a los puertos albaneses de Valona y Durazzo, mientras que los otros siete aviones operativos organizaron un ataque contra el tráfico por carretera alemán en Prilep, en la frontera búlgara.

El piloto del avión de reconocimiento, Jack Hooper, no se encontró ninguna oposición, pero los otros seis aviones fueron atacados por los Bf 109 a poca distancia de sus blancos y todos fueron derribados. Dos tripulantes saltaron en paracaídas y enterraron los cuerpos de sus compañeros que pudieron encontrar antes de intentar llegar a Larissa, donde consiguieron viajar en un par de Lysander. Éstos, a su vez, también fueron derribados en el despegue por los Bf 109, dejando un único superviviente de la fallida misión de ataque terrestre del Sqn 211, el Flt Lt Alan Godfrey. El resto de los aviones fueron retirados a Egipto a finales de abril y el recién llegado Sqn 203 se retiró en mayo. El Sqn 30 había sido enviado a Creta para proteger el tráfico marítimo participante en la evacuación y esta unidad también se retiró a Egipto al mismo tiempo.

El Sqn 30 salió de Creta justo a tiempo para evitar la operación *Merkur*, la invasión de Alemania de la isla por las tropas de elite paracaidistas, de montaña y de infantería aerotransportada en planeadores y Ju 52. Los Blenheim con base en Egipto realizaron salidas contra las fuerzas invasoras alemanas, pero sufrieron muchas bajas y no consiguieron impedir la caída de la isla y de su guarnición.

Varios Blenheim I del Sqn 45 fueron bautizados con nombres de *pubs* británicos. Este avión, pilotado por el Flg Off Rixon, al que se puede ver sobre Agordat en el África Oriental italiana en julio de 1940, era el *The Cheshire Cheese*.

Las primeras victorias británicas contra los italianos en el norte de África pusieron los cimientos de una campaña más difícil. La incapacidad de los italianos para combatir a las fuerzas británicas obligó el despliegue del *Afrika Korps*, que estaba apoyado por su propia aviación, equipada con cazas modernos. El despliegue de las fuerzas alemanas en el norte de África detuvo rápidamente y, a continuación, invirtió la ofensiva del General Wavell y los británicos comenzaron a retirarse de nuevo hacia Egipto.

En abril de 1941 los generales iraquíes disidentes, financiados e impulsados por Alemania, dieron un golpe de Estado contra el Rey y su gobierno. La RAF evacuó al Rey hasta su base principal en Irak, Habbaniyah, mientras que las fuerzas británicas acudieron apresuradamente a Basra y Shaibah. La estratégica ruta británica hacia la India y las vitales instalaciones de producción de petróleo de Irak estaban amenazadas y parecían en inminente peligro de caer en manos proalemanas.

Habbaniyah fue sitiada por las fuerzas terrestres iraquíes y sufrió el ataque aéreo de la aviación alemana (que operaba casi al completo con distintivos iraquíes). Este enorme aeródromo era la base de la Academia de Instrucción de Vuelo nº 4, equipada con los obsoletos modelos que se usaban para la instrucción, pero que tuvieron que entrar rápidamente en servicio para apoyar a las tropas que defendían el perímetro de Habbaniyah y a los que se unieron los Wellington y los Blenheim IV del Sqn 203. En el aeródromo H4 en el Jordán (una estación de bombeo en el oleoducto principal H), las escuadrillas equipadas con Blenheim del Sqn 84 y del Sqn 203 comenzaron las operaciones destinadas a bloquear la utilización de los aeródromos iraquíes de Ar Rutbah y H3 por parte de la Luftwaffe.

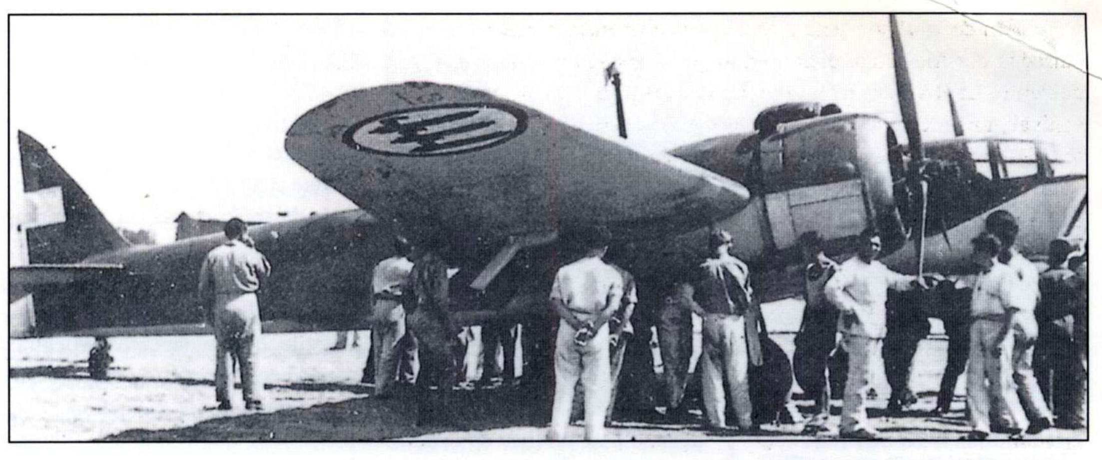
Al mismo tiempo, surgieron más problemas en Siria, una colonia francesa bajo control de Vichy. Siria representaba una útil base potencial para el Eje. El régimen de Vichy cedió de buena gana las instalaciones de reabastecimiento de combustible a los aviones de la Luftwaffe que participaban en las operaciones contra los británicos en Irak y también permitió que se utilizaran los campos de aviación sirios para llevar armas y suministros a los rebeldes iraquíes. Los franceses de Vichy reforzaron las defensas aéreas de Siria mediante el envío de un escuadrón de Dewoitine D.520 desde Argelia hasta Rayak. Los aviones del H4 comenzaron inmediatamente a atacar a los aviones de transporte alemanes mientras descargaban en los aeródromos sirios, comenzando el 14 de mayo cuando el Flg Off Watson del Sqn 203 localizó a los Ju 90 y a otros aviones en Palmira durante una misión de reconocimiento a larga distancia. Posteriormente aquel mismo día, Watson regresó y atacó el campo de aviación acompañado por dos Blenheim del Sqn 84 y por un grupo de Curtiss Tomahawk.

Mientras tanto, las operaciones aéreas británicas en Irak provocaron finalmente la derrota de las fuerzas rebeldes iraquíes y permitieron a las tropas británicas e indias avanzar hacia Bagdad. El nuevo dirigente de Irak huyó del país y el Rey volvió al trono el 1 de junio.

A finales de mayo estaba claro que los británicos estaban a punto de derrotar a los rebeldes iraquíes y, con la esperanza de anticiparse a una invasión aliada, el Alto Comisario de Vichy para Siria solicitó a Alemania que retirara todas sus fuerzas del país. Los alemanes accedieron y se marcharon el 8 de junio, pero era demasiado tarde ya que aquel día se lanzó la invasión desde Palestina y Transjordania. Los Blenheim realizaron la mayor parte de las salidas de reconoci-

Se puede ver a este Blenheim I del Sqn 211 aterrizar en Tatoi después de una incursión contra las posiciones italianas en Albania a finales de 1940. Este avión lleva los colores habituales de la Fuerza Aérea del Desierto y tiene adaptados los filtros Vokes por debajo del capot del motor. Los Blenheim de la RAF que se desplegaron en Grecia fueron diezmados cuando las fuerzas alemanas invadieron el país.





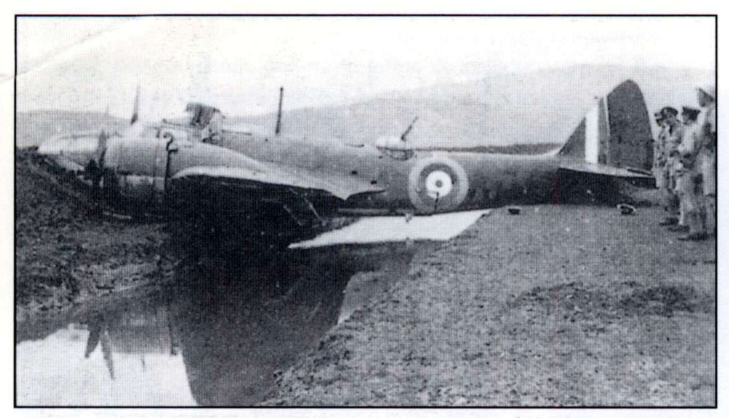
Se puede ver al Blenheim IV N3589, anteriormente perteneciente al Sqn 40, con distintivos italianos tras aterrizar por error en la Isla de Pantellaria el 13 de septiembre de 1940 durante su camino hacia Egipto.

miento y bombardeo en apoyo de la invasión aliada, empleándose los aviones de los Sqns 11, 45 y 84. Al menos ocho Blenheim fueron derribados durante esta campaña, tres cayeron ante los cazas D.520 el 10 de julio durante un ataque contra un depósito de municiones en Hama. Después de intensos combates, las fuerzas de Vichy capitularon el 14 de julio. Con Siria e Irak seguros en manos aliadas, los británicos podían centrar de nuevo toda su atención hacia el oeste, hacia las fuerzas alemanas e italianas en Libia.

Una parte integral de la campaña del Norte de África se lanzó desde y sobre la isla de Malta. Desgraciadamente, Malta estaba dentro del radio de acción de las bases en Italia, por lo que la Luftwaffe y la fuerza aérea italiana hicieron todos los esfuerzos posibles por acabar con los aeródromos de la isla y, de esta forma, interrumpir las operaciones aéreas que se realizaban desde ellos. Durante gran parte de la guerra hubo un bombardeo general y continuo, concebido para debilitar esta isla-fortaleza de Gran Bretaña antes de la invasión. Como resultado de ello, todas las operaciones de vuelo desde Malta estaban sujetas a pérdidas relativamente importantes.

El despliegue de los Blenheim en Malta comenzó el 26 de abril de 1941 con un destacamento de seis tripulaciones del Sqn 21, que sirvió como escuadrilla de prueba. Los Blenheim de Malta atacaron el tráfico marítimo enemigo y también llegaron hasta blancos en la zona continental del Norte de África, próxima a la costa. Al Sqn 82 le siguieron el Sqn 110 en julio de 1941 y, a continuación (más tarde aquel mismo mes), el Sqn 105 mandado por Hughie Edwards. El Sqn 107 llegó en septiembre de 1941, reforzando, más que sustituyendo, al Sqn 105.

Las bajas entre los escuadrones de Blenheim destacados fueron importantes y sumaban una media de una tripulación diaria. A este ritmo, un escuadrón hubiera durado quince días sin refuerzos y se convirtió en práctica común para el jefe de la RAF en la isla (AVM sir Hugh Pughe Lloyd) *secuestrar* los aviones y sus tripulaciones que estaban en tránsito por Malta hacia el Lejano Oriente. Cuando el joven Sgt Ivor Broom llegó a Malta, en su camino hacia Egipto y Malasia, se encontró inmediatamente agregado al Sqn 105 de la isla y, posteriormente, al Sqn 107 cuando la anterior unidad finalmente se retiró al Reino Unido mucho después de que hubiera finalizado su límite oficial de cinco semanas.



Este Blenheim IV del Sqn 113, precariamente situado, se estrelló en Niamata, Grecia, en abril de 1941, después de volver de una salida con daños de combate.

Esta unidad fue sustituida por una parte importante del Sqn 18, que estuvo en Malta desde octubre hasta enero de 1942. Mientras tanto, el Sgt Broom realizó misiones desde Malta durante cuatro meses antes de ser enviado de vuelta a casa con los pilotos supervivientes originales del Sqn 107. Durante aquel periodo, el Sqn 107 hundió 24 buques enemigos con un coste de 24 tripulaciones. Mientras tanto, la desaparición de todos los pilotos oficiales del escuadrón había llevado a un ascenso en campaña para Broom, que volvió a casa como *pilot officer*. Éste fue el primer peldaño de la escalera que, en última instancia, llevó a Broom hasta la graduación de *air marshal*. Durante su periodo en Malta, Malasia cayó y muchas de las tripulaciones de los Blenheim que sí llegaron al Lejano Oriente desaparecieron; un gran número de los supervivientes murió en lamentables condiciones en los campos de prisioneros de guerra japoneses.

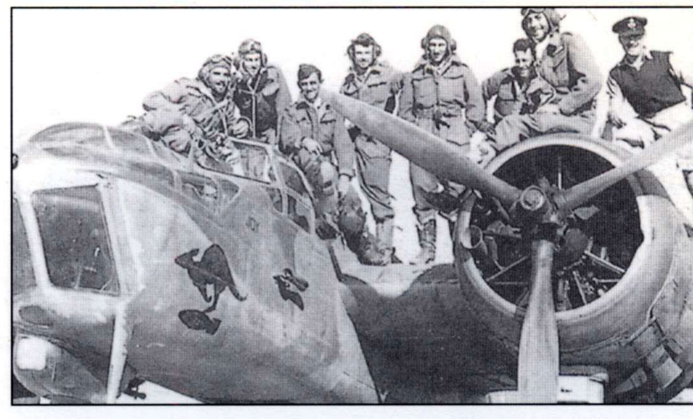
El 4 de enero de 1942, el Sqn 18 y el Sqn 107 combinaron sus diez aviones útiles para atacar Castel Vetrano en la isla de Sicilia, destruyendo 30 aviones enemigos y escabulléndose sin bajas. El Sqn 21 volvió a Malta en enero y permaneció hasta finales de febrero, cuando esta muy mermada unidad se disolvió, reformándose aquel mismo día de vuelta en el Reino Unido. Igualmente, el Sqn 107 fue reformado en Inglaterra, mientras que los supervivientes del Sqn 18 fueron absorbidos por otras unidades de Blenheim en la Fuerza Aérea de Oriente Próximo. A continuación, otros aviones asumieron los combates desde Malta, desorganizando e interrumpiendo seriamente la cadena de suministros del *Afrika Korps* de Rommel y provocando escaseces que, finalmente, limitarían su capacidad de combate. Fue en este contexto en el que Gran Bretaña lanzó la operación *Crusader* en el desierto occidental; los ataques aéreos preventivos comenzaron el 15 de noviembre de 1941, tres días antes del ataque principal. Los Blenheim, a menudo con escoltas importantes, desempeñaron su papel, organizando misiones de ataque contra los campos de aviación y misiones de apoyo aéreo próximo.

Los ataques japoneses contra Pearl Harbor y Malasia en diciembre de 1941 provocaron el rápido desvío de fuerzas desde el norte de África hacia el Lejano Oriente, y la Fuerza Aérea del Desierto perdió cuatro de sus nueve escuadrones de Blenheim; los Sqns 45, 84, 113 y 211 salieron hacia Sumatra y Birmania en enero y febrero de 1942, dejando detrás a los Sqns 8, 11, 14 y 55 y a la unidad *Lorraine* de la Francia Libre.

Los Blenheim conformaban una escuadrilla del *Groupe Mixte de Combat* nº 1, que se formó en Odiham en agosto de 1940 para prestar sus servicios en Chad; posteriormente, esta unidad se uniría al *Escadron Topic* de Maidugur, equipado con los Blenheim, para formar el *Groupe Réservé de Bombardement* en Fort Lamy, Chad, en diciembre de 1940. Esta unidad se disolvió en 1941, pero formó la base de las Escuadrillas Jartum (en Gordon´s Tree) y Sudán (en El Fasher) de la Francia Libre, que operaron junto con la Escuadrilla 1430 de la RAF, con el apoyo del Sqn 47.

Estas unidades fueron absorbidas cuando se formó el *Groupe Lorraine* en diciembre de 1941, cuyas escuadrillas adoptaron las identidades de *Metz* y *Nancy*, antes de quedar formalmente constituidas como *Escadrille Metz* y *Escadrille Nancy* en noviembre de 1941.

Después de realizar operaciones con los Blenheim IV y, posteriormente, con los Blenheim V, esta unidad embarcó hacia el Reino Unido en octubre de 1942, convirtiéndose en el Sqn 342, equipado con los Handley Page Halifax dentro del Mando de Bombarderos de la RAF. Una segunda unidad de la Francia Libre equipada con los Blenheim fue el *Groupe Bretagne,* aunque se sabe menos de la historia y de los movimientos de esta unidad. Los Blenheim también prestaron sus servicios en la Academia de Vuelo de la Francia Libre y con el *Groupe de Chasse* nº 1 *Alsace*.

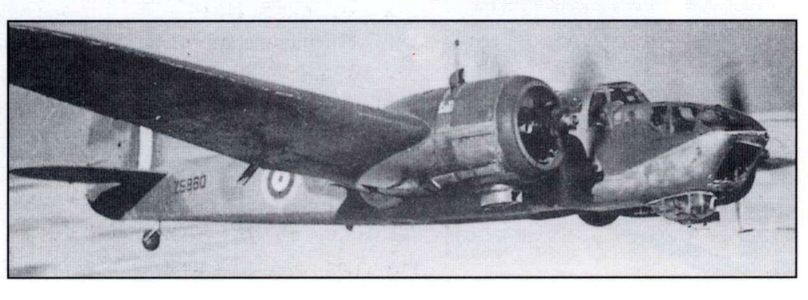


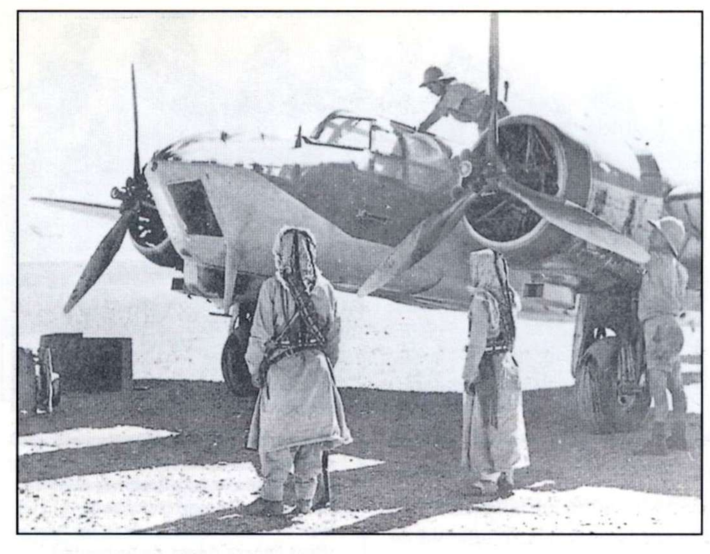
El canguro portabombas en el morro de este Blenheim IV podría sugerir que la tripulación y el avión fotografiados pertenecían al Sqn 454, una unidad de la RAAF (Real Fuerza Aérea de Australia) que utilizó durante un breve espacio de tiempo los Blenheim (principalmente los Mk V) en sus comienzos, antes de iniciar las operaciones usando los Baltimore. Como alternativa, otra unidad australiana que utilizó los Blenheim fue el Sqn 459, aunque sus Mk IV duraron sólo cuatro meses; el primer modelo operativo de este escuadrón fue el Hudson.

Varios países habían comprado aviones Blenheim a Bristol antes de la guerra, entre ellos Finlandia, Rumanía, Turquía y Yugoslavia. Grecia evaluó el avión, pero no hizo ningún pedido antes de que estallara la guerra, cuando prácticamente se interrumpieron las exportaciones. Sin embargo, Grecia sí pidió 12 Blenheim IV después de que comenzara el conflicto; éstos fueron enviados y equiparon el Sqn 32. Posteriormente, en marzo de 1941, seis antiguos Blenheim I de la RAF fueron transferidos a la Real Fuerza Aérea Helénica. Desgraciadamente, todos los Blenheim griegos supervivientes fueron capturados durante la invasión y ocupación alemanas. Sin embargo, parte del personal de la fuerza aérea griega escapó a Egipto y combatió bajo los auspicios de la RAF, incluyendo el grueso del Sqn 13, con cinco Avro Anson. Este escuadrón formó parte del Grupo 201 de la RAF y fue rápidamente reequipado con los Blenheim IV y, posteriormente, con los Blenheim V, que se utilizaron fundamentalmente en funciones de patrulla marítima.

Aunque la Fuerza Aérea de Sudáfrica (SAAF) evaluó el Blenheim antes de la guerra, no hizo pedido alguno de este modelo. La siguiente relación de la SAAF con los Blenheim comenzó en febrero de 1942 cuando el Sqn 15 cambió sus Maryland por Blenheim IVF mientras prestaba sus servicios como parte del Grupo 201 de la RAF. Estos aviones estaban equipados con un conjunto de ametralladoras en la parte inferior del fuselaje y algunos también disponían de un cañón fijo de tiro a vanguardia de 20 mm que disparaba a través de la zona acristalada del morro. En abril de 1942 se envió un destacamento al oasis de Kufra para impedir su utilización por parte de los alemanes, pero los tres aviones se perdieron en el desierto, provocando la muerte de 14 de los 15 hombres de a bordo por culpa de la deshidratación. Estos aviones fueron abandonados en el lugar del impacto y

Los Blenheim de la Fuerza Aérea del Desierto fueron con frecuencia extremadamente anónimos con respecto a los distintivos de escuadrón, ya que les faltaban los códigos y a menudo también las letras individuales. Se sabe que este avión prestó sus servicios con el Sqn 11 y el Sqn 14 antes de desaparecer el 14 de diciembre de 1941. Los filtros Vokes en la parte inferior del capot de los motores impedían que la arena y el polvo fueran absorbidos por los carburadores.





Esta fotografía, con fecha de 29 de abril de 1941, parece mostrar un Blenheim IV de la RAF con dos reclutas locales, probablemente beduinos de la Transjordania. Los Blenheim IV disfrutaron de un cierto éxito en la Guerra Aérea del Desierto, aunque resultaron ser extremadamente vulnerables ante los cazas enemigos.

fueron descubiertos en 1959; en la década de los sesenta todavía estaban allí.

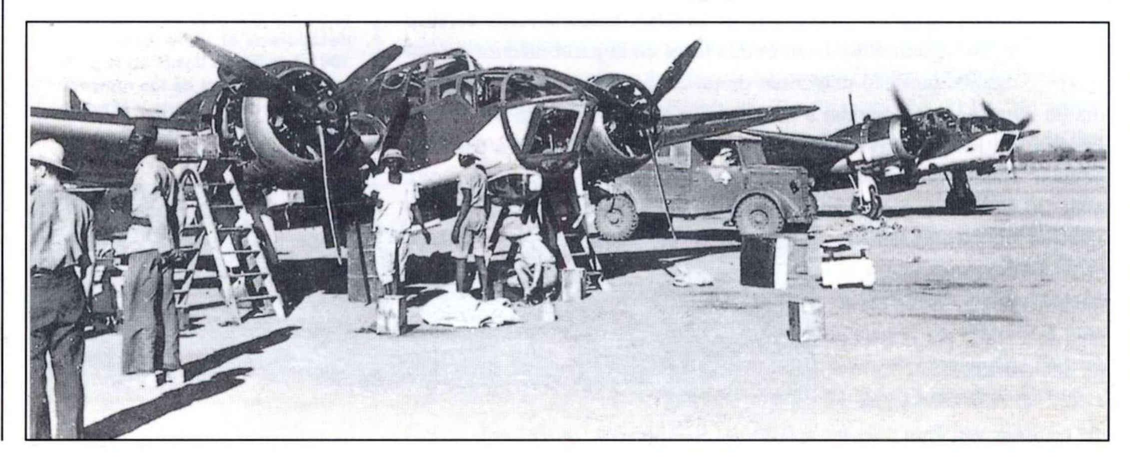
El Sqn 15 se reequipó con los Blenheim V en julio de 1942, trasladando su base hasta Mariut, desde donde comenzó las operaciones de patrulla marítima y contra los buques, aunque esta unidad siguió realizando salidas de apoyo próximo. Entre los puntos culminantes de las operaciones de este escuadrón se encuentra su participación en un ataque masivo contra un convoy el 26 de octubre de 1942, durante el cual tres de los aviones de la unidad fueron derribados y tres pilotos recibieron la DFC. El 17 de febrero de 1943 un avión del Sqn 15 bombardeó el submarino U-205, después de haber sido atacado con cargas de profundidad por el HMS *Paladin,* provocando la rendición de la tripulación. Finalmente, esta unidad intercambió sus Blenheim por los Boston en julio de 1943.

Otros dos escuadrones de la SAAF utilizaron los Blenheim V en acciones contra submarinos en Oriente Próximo; el Sqn 16 recibió los aviones en noviembre de 1942 y estuvo operativo en el Océano Índico.desde mayo hasta junio de 1943, cuando se pasó a los Beaufort. El Sqn 17 de Little Aden utilizó este modelo entre enero y mayo de 1943, cuando recibió los Hudson. El Sqn 60 de la SAAF también utilizó brevemente los Blenheim, en funciones de reconocimiento, y quizá el Sqn 35 los utilizó durante un periodo incluso más breve en funciones de patrulla marítima.

Los Blenheim IV comenzaron a desaparecer del servicio en el frente durante el verano de 1942; algunas unidades se actualizaron con los Baltimore y los Marauder (Sqns 55 y 14, respectivamente) y otros (Sqn 15 de la SAAF y el de la Francia Libre) con los Blenheim V. El Sqn 11 fue una excepción ya que continuó con sus veteranos Blenheim IV hasta agosto de 1943.

Los Blenheim habían desaparecido prácticamente del frente de la Fuerza Aérea del Desierto en el momento en que tuvo lugar la Batalla de El Alamein en octubre de 1942, prestando sus servicios únicamente con el

Las fuerzas de la Francia Libre utilizaron esta pareja de Blenheim IV durante el mes de julio de 1941. El avión del fondo es un Mk IVF equipado con el conjunto de ametralladoras, algo un poco raro entre los Blenheim de la Francia Libre.



Sqn 15 (SAAF) y el Sqn 11 y con varias unidades de reconocimiento marítimo y patrullas costeras ya retiradas del frente.

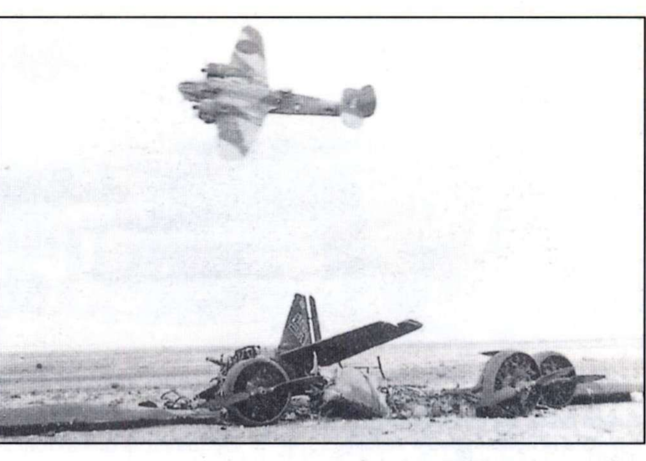
Pero mientras las operaciones de los Blenheim se reducían en un extremo del norte de África, este modelo comenzaba sus combates en el otro. Los desfasados y desesperanzados Blenheim V, rechazados por el Mando de Bombarderos, formaron la espina dorsal de la fuerza de apoyo al ejército participante en la invasión angloamericana del noroeste de África, con nombre clave de operación *Torch*. El Ala 326, con los Sqns 13, 18, 114 y 614 reequipados en Inglaterra, pero que no habían entrado en combate con sus nuevos aparatos, se trasladó a Argelia para apoyar la invasión anglofrancesa de lo que era sobre todo la parte del norte de África controlada por la Francia de Vichy. Pero en 1943, los Blenheim (y quizá especialmente los Mk V, con poca potencia y mucho peso) estaban a punto de quedar obsoletos, por lo que se daban todas las condiciones para más acciones heroicas inútiles.

"Finalmente, el 4 de diciembre de 1942, el Wg Cdr Malcolm, tras habérsele ordenado que prestara apoyo directo al Primer Ejército, recibió una petición urgente de atacar un campo de aviación de cazas del enemigo cerca de Chouigui..."

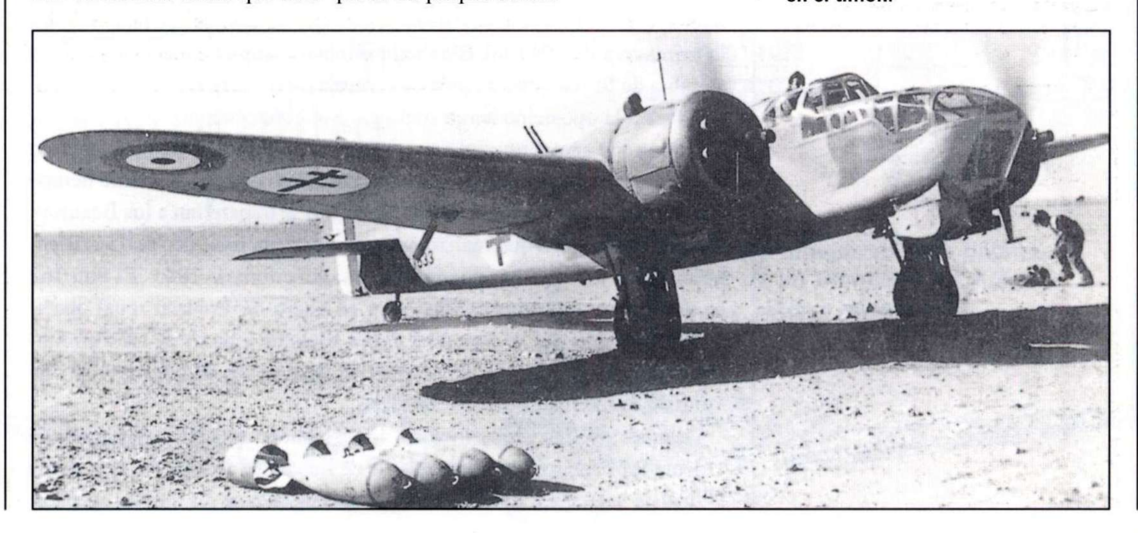
"Despegó con su escuadrón y llegó al blanco sin problemas, pero después de atacarlo con éxito, su escuadrón fue interceptado por una fuerza abrumadoramente superior de cazas enemigos."

Mientras los Blenheim lanzaban sus bombas (contrariamente a lo que decía la declaración del informe de que el blanco había sido atacado con éxito) llegaron más Messerschmitt y la formación comenzó su largo combate de vuelta a casa.

"El Wg Cdr Malcolm respondió, controlando su muy acuciado escuadrón e intentando mantener la formación. Uno a uno sus aviones fueron derribados hasta que sólo quedó su propio avión."



Un Blenheim IV de la Fuerza Aérea del Desierto vuela sobre los restos de un Ju 52. Los Blenheim consiguieron algunas victorias aire-aire, y los torpes Ju 52 representaban un blanco fácil, incluso para los Blenheim.



Un Blenheim IV de la Francia Libre rueda por la pista junto a una bien dispuesta fila de bombas, presumiblemente a la espera de ser cargadas a bordo de otro de los aviones del escuadrón. La cruz de Lorraine sustituyó al círculo del fuselaje en este avión y también la llevaba (junto con los círculos del fuselaje de la *Armée de l'Air*) por encima y por debajo de las alas. Igualmente son visibles las franjas en el timón.



La *Armée de l'Air* recibió con entusiasmo la postura flexible de la Fuerza Aérea del Desierto en cuanto a la uniformidad e incluso se hizo cargo de los perros reglamentarios del escuadrón. La mayoría de las tripulaciones aéreas llevan puesta una combinación de prendas de uniformes británicos.

Tres de los Blenheim V llegaron realmente a territorio aliado, pero fueron derribados. El del Wg Cdr Malcolm fue de hecho el último avión en caer, a unos 50 kilómetros al oeste del blanco y, desgraciadamente, él y su tripulación murieron.

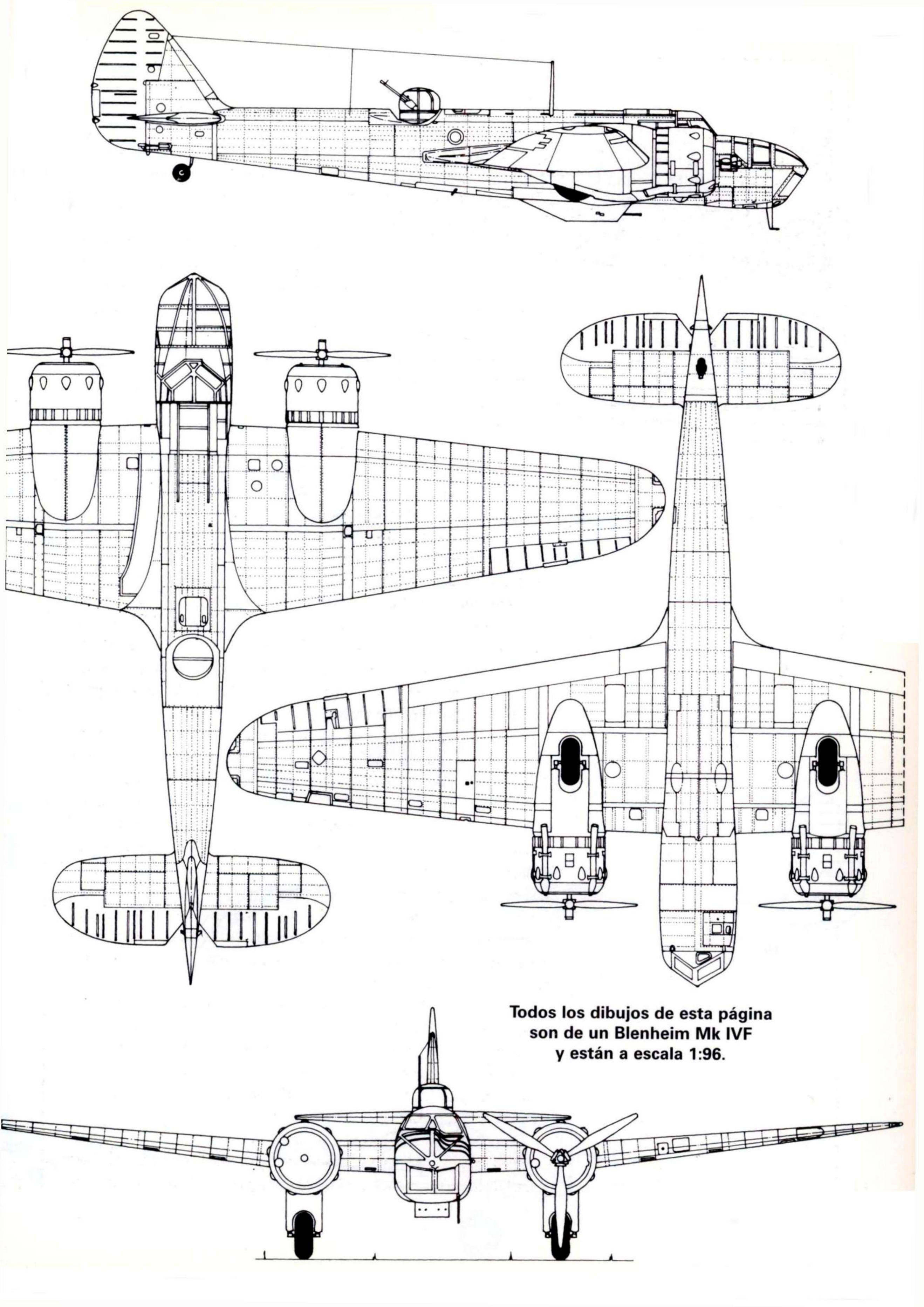
"Al final, él también fue derribado envuelto en llamas. La última hazaña del Wg Cdr Malcolm fue el mejor ejemplo de su valor y su inquebrantable devoción al deber que mostró de forma constante."

De los otros dos aviones que llegaron a las líneas aliadas todo el mundo sobrevivió, aunque cuatro aviadores supervivientes resultaron heridos. El último avión del Sqn 614 ya había sido dañado por los cazas enemigos y fue retirado del servicio tras el posterior aterrizaje forzoso en Souk al Khamis. La concesión de una VC a Malcolm reconocía su valor personal y el espíritu de las tripulaciones restantes, que habían continuado a pesar de una inferioridad desalentadora. Pero aunque esta misión se convirtió en una victoria pírrica, no se pudo ocultar el hecho de que la incursión había fracasado por completo, con los Blenheim incapaces de localizar el blanco y posteriormente siendo aniquilados desde el cielo con una facilidad espantosa. La falta de la cobertura de cazas fue, por supuesto, un factor del desastre, pero este fracaso simplemente recalcó el hecho de que los Blenheim V eran demasiado lentos, demasiado pesados y estaban deficientemente protegidos y armados para sobrevivir en un campo de batalla moderno. Era como si no se hubiera aprendido nada en absoluto durante la Batalla de Francia, hacía ya unos dos años y medio antes.

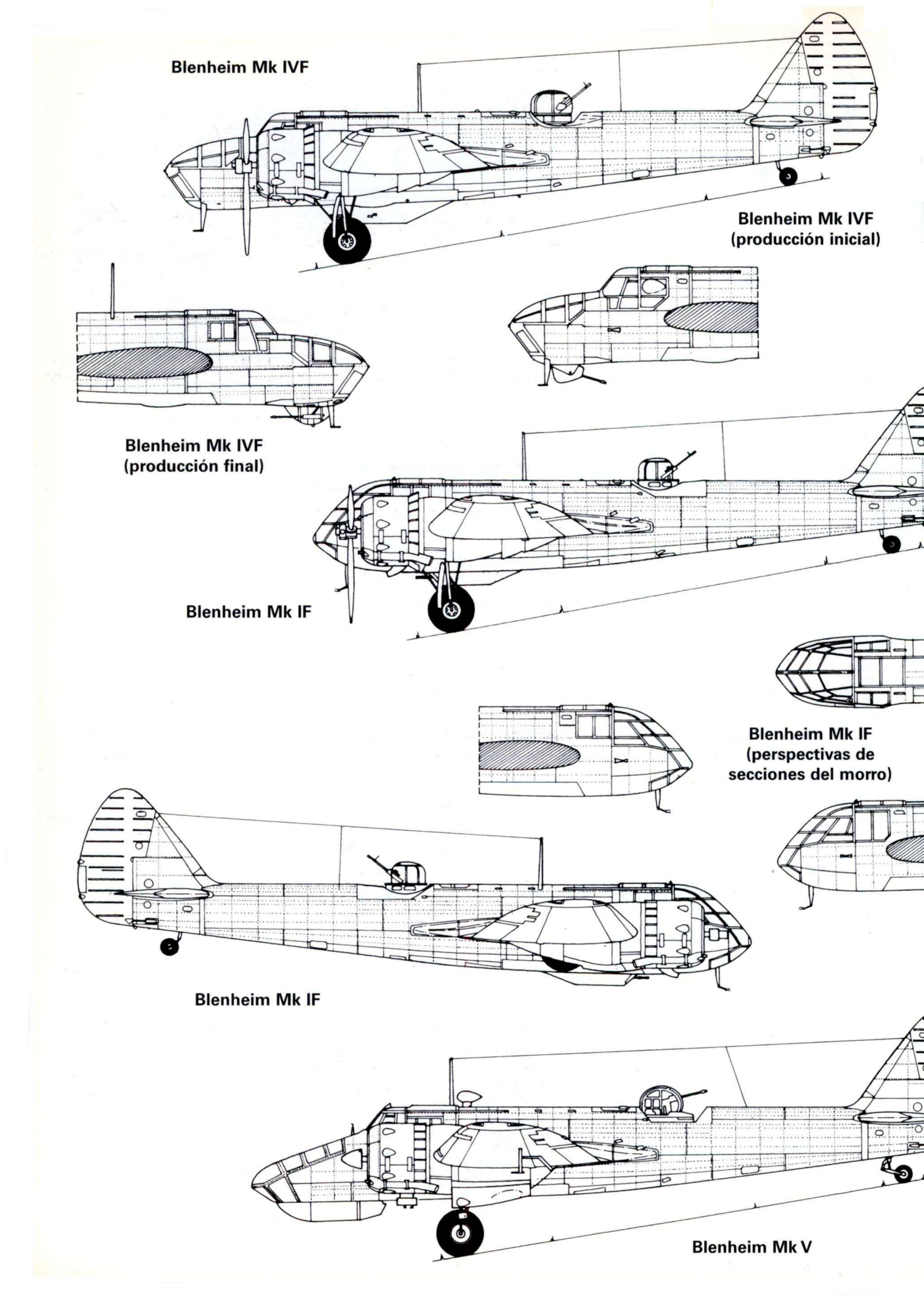
El Sqn 18 estuvo fuera de combate hasta el 18 de diciembre y todas las tripulaciones aéreas fueron enviadas a Sétif para su recuperación. Cuando regresaron, los Blenheim V quedaron relegados únicamente a misiones nocturnas. En enero de 1943 el Sqn 18 entregó sus Blenheim V al Sqn 614 para esperar su reequipamiento, pero posteriormente volvió a recuperarlos para realizar más operaciones a partir del 20 de enero. En la primavera de 1943 los Blenheim estaban completamente obsoletos y se sabía de forma generalizada que estos aviones eran terriblemente vulnerables a la oposición aérea enemiga. Por consiguiente, los últimos escuadrones de apoyo próximo se actualizaron con los Boston o adoptaron funciones menos arriesgadas como las patrullas costeras, al mismo tiempo que las funciones contra el tráfico marítimo se transferían a los Beaufort.

La última unidad que realizó operaciones de bombardeo con los Blenheim V fue el Sqn 614, que lo hizo en diciembre de 1943. El Sqn 162 se deshizo de sus últimos Blenheim en enero de 1944, al igual que el Sqn 8, mientras que el Sqn 244 siguió adelante a pesar de todo en Masirah hasta abril de 1944. Esto señaló el final de los Blenheim en el servicio de los escuadrones del frente.

Después de esta fecha incluso, los Blenheim siguieron actuando en Oriente Próximo, realizando una serie de funciones de segunda línea hasta el final de la guerra, cuando finalmente se desguazaron los últimos aparatos.



Todos los dibujos de esta página son de un Blenheim Mk IVF y están a escala 1:96.



Blenheim Mk IVF
Blenheim Mk IVF
(producción inicial)
Blenheim Mk IVF
(producción final)
Blenheim Mk IF
Blenheim Mk IF
(perspectivas de
secciones del morro)
Blenheim Mk IF
Blenheim Mk V

Fabricado a gran escala en los años previos a la II Guerra Mundial, el Blenheim de Bristol entró en acción como caza y como bombardero gracias a su elevada velocidad con relación a los modelos biplanos a los que sustituyó por entonces. Los primeros Mk 1 entraron en servicio con el Sqn 114 en marzo de 1937 y, en última instancia, se fabricó la asombrosa cifra de 1.552 antes de que la RAF solicitase la fabricación del Mk IV revisado. En septiembre de 1939, la mayoría de los escuadrones de Blenheim con base en el Reino Unido habían sustituido sus Mk 1 por este modelo, que había surgido del requerimiento del Ministerio del Aire de un avión de reconocimiento con mayor espacio para la tripulación y mayor radio de acción. Como espina dorsal del Mando de Bombarderos en el momento del estallido de las hostilidades fue responsabilidad del Mk IV realizar tanto la primera incursión de reconocimiento en el espacio aéreo alemán como la primera incursión de bombardeo. Aparte de su trabajo como principales bombarderos medios de la RAF desde 1939 hasta 1942, los Blenheim también prestaron sus servicios entre 1940 y 1941 como cazas nocturnos pioneros equipados con radar y como aviones para patrullas de largo alcance con el Mando de Costa. Los Blenheim, obsoletos en Europa a finales de 1940, siguieron prestando sus servicios como bombarderos en el frente del norte de África, en el Mediterráneo y en el Lejano Oriente hasta bien entrado 1943.



